إنترناشيونال

إنترناشيونال

International

INTERNATIONAL

مجلة مختلفة لقارئ مختلف

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم

STOP

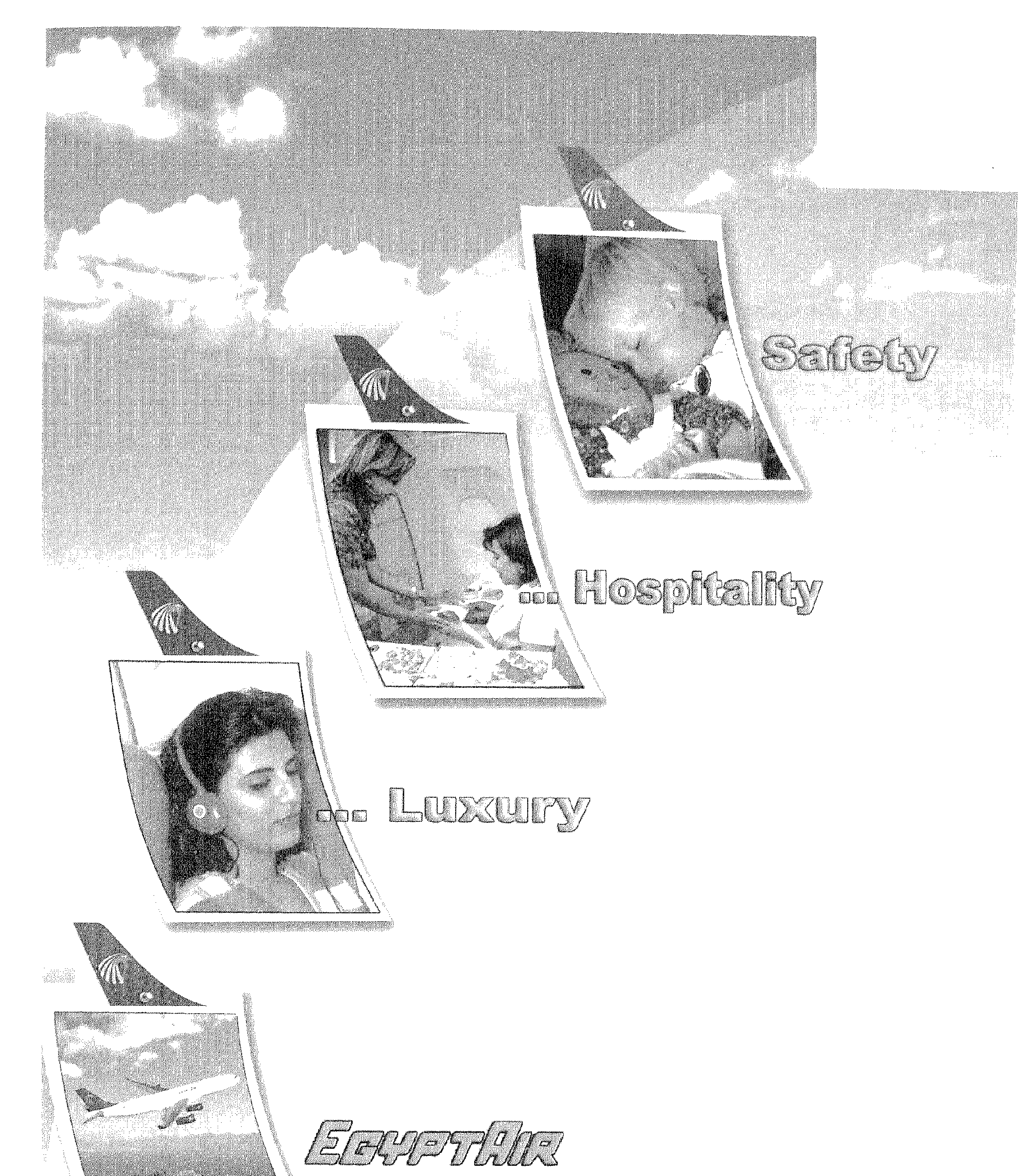
- الغابة الدولية
- محفوظ العرجاوي رئيس جمارك مصر لإنترناشيونال
- سفينة التدريب عايدة ٤ في زيارة لميناء السخنة
- دور الأسطول التجاري البحري المصري ومعوقات التطوير و الرؤية المستقبلية
- 

وتوقيع إتفاق تشغيل

سفينة الحاويات المصرية M/V EGY PRIDE

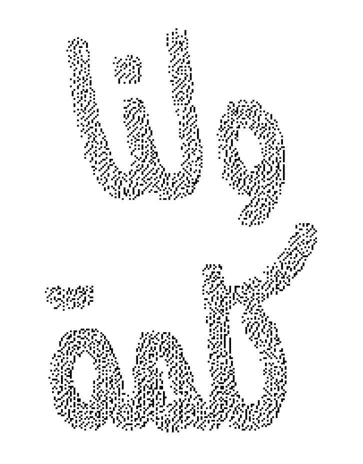
إنترناشيونال حزيران / يونيه ٢٠٠٣ - ربيع أول ١٤٢٤

INTERNATIONAL HAZEERAN/JUNE 2003- RABII AWAL 1424



Civil Aviation Ministry
EgyptAir Holding Company
EgyptAir Airlines

مصر للطيران
EGYPTAIR



بقلم
مستشار التحرير

أهمية تطوير القطاع المصرفى العربى

لقد آن الأوان لمضاعفة المجهودات المبذولة لتطوير القطاع المصرفى العربى لإمكان مواجهة التحديات التى تواجه البنوك العربية خاصة مع اقتراب تنفيذ اتفاقيتى الخدمات المالية وبازل ٢، بكفاية رأس المال، المزمع تطبيقها عام ٢٠٠٦، والتى سيترتب عليها السماح للبنوك الأجنبية بمنافسة البنوك العربية من خلال فتح الأسواق .. إن الأمر يتطلب إعادة هيكلة أصول البنوك العربية للتصدى لما ستواجهه من تحدى كبير خاصة وأن البنوك الأجنبية تتميز بكفاءة عالية ودرجة كبيرة للمنافسة لما تقدمه من خدمات مالية حديثة.

لقد حاولت القيادات المصرفية فى الندوة التى عقدت أخيراً توصيف أوضاع البنوك العربية الراهنة وما ينتظرها من تحديات عن طريق الأرقام التى أشارت إليها بيانات عام ٢٠٠٢ والتى تنحصر فى:

* إجمالى موجودات البنوك العربية ٥٩١ مليار دولار تقريباً فى الوقت التى يصل فيه موجودات أكبر بنك فى العالم حوالى ١,٣ تريليون دولار.
* القروض والتسليفات ٣٠٦ مليار دولار والودائع ٣٩٧ مليار دولار.
* حقوق المساهمين ٥٠ مليار دولار تقريباً.
* تتركز معظم العمليات المصرفية فى عدد قليل من البنوك حيث تصل نسبة الودائع فى أكبر ٢٠ بنك إلى ٥٤٪ من إجمالى الودائع و٤٧٪ من إجمالى الأصول.

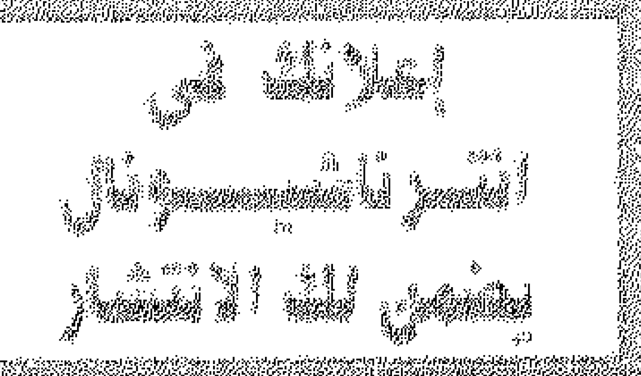
لقد حاولت البنوك العربية إدخال الأساليب التكنولوجية المتطورة فى العمل المصرفى إلا أن معظم البنوك لازالت بعيدة عن هذا المجال علاوة على معاناة القطاع المصرفى العربى من قلة الكفاءات المصرفية، ولذا فإن القيادات المصرفية ترى أنه لابد من إيجاد كيانات مصرفية كبيرة عن طريق تشجيع دمج واستحواذ البنوك الصغيرة، والعمل على زيادة القاعدة الرأسمالية للبنوك مع الاعتماد على التكنولوجيا المتطورة لإمكان المنافسة، بجانب تأهيل العنصر البشرى الذى يعتبر عماد الصناعة المصرفية وإطلاعه على المستجدات الحديثة فى العمل المصرفى.

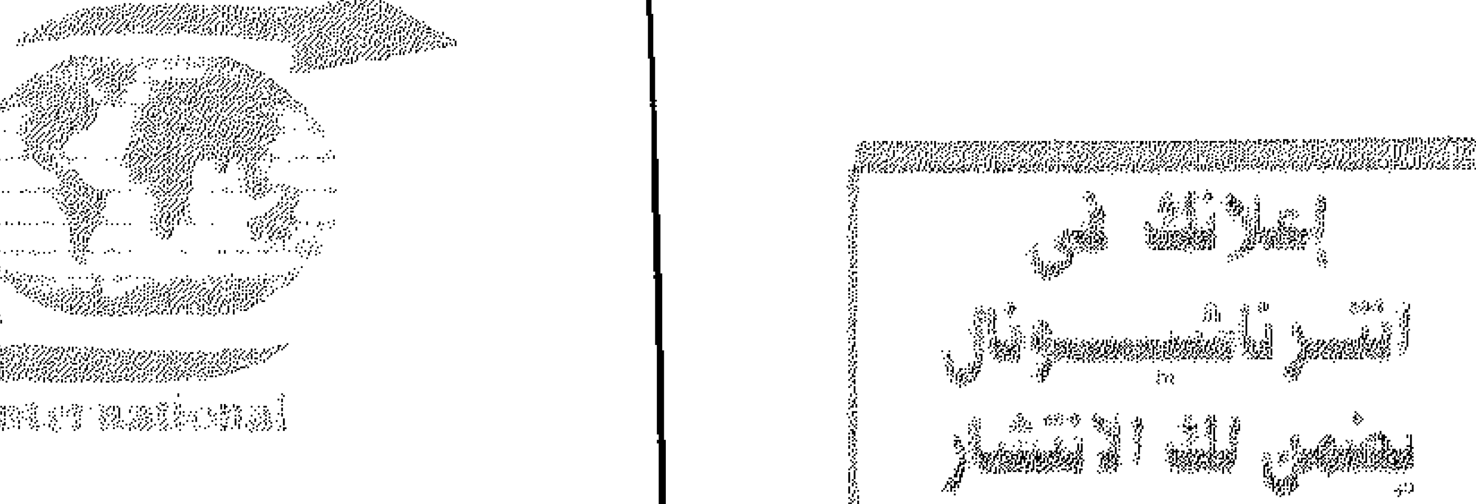
إن من أهم المجهودات التى قامت بها السلطات النقدية فى الدول العربية لتطوير القطاع المصرفى: تحرير أسعار الفائدة وعدم تخصيص الائتمان - صدور قانون مكافحة غسيل الأموال - زيادة القاعدة الرأسمالية للبنوك بعد إعادة هيكلتها - إصدار القوانين للتأمين على الودائع وحماية المودعين..

ونرى بالرغم من ذلك أنه مازال أمام القطاع المصرفى العربى الذى يعتبر أهم القطاعات المالية الكثير ليرقى ويواجه التحديات المستقبلية خاصة مع قرب تنفيذ اتفاقية الخدمات التى أقرتها منظمة التجارة العالمية.









إقرأ فى هذا العدد

تقارير

تحقيقات

وإقرأ لهؤلاء

الاشتراك السنوى

الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية و دول العالم ٤٠ دولار أمريكى

ثمن بيع النسخة الواحدة

لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٣ جنيهات مصرية - باقى الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسلن التجارية ٢ دولار أمريكى



إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة
تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير و المدير المسئول
ربان حسان محي الدين شعبان

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس ٣٠٢٨٣٦-١-٩٦١+
محمول ٩٥٤٥٥٦-٣-٩٦١+

مصر
اسكندرية
ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)

E-Mail : assem355@hotmail.com

سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠(٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣(٠٣) (٢+)

السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)

الإسماعيلية
* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون :٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)

E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس:٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

السعودية - جدة
تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة - دبى
* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠(٧١)٩٧١+

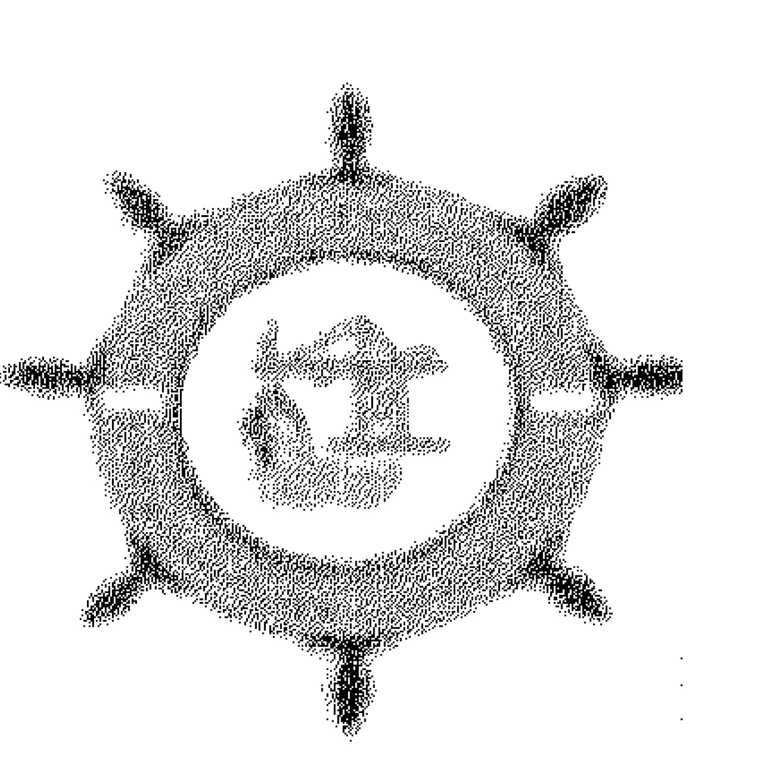
الولايات المتحدة الأمريكية
نيويورك
* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣-٧١٨-(١+)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة
بناية الخضرى - كورنيش المزرعة
بيروت - لبنان
تليفون : ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +

توزع فى جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

Port Said container & Cargo Handling Co.





Adm.
Galal Yassin
Chairman

Preface :-

According to our development plan, the following objectives have been carried out during 2001/2002:-

- *Completion of dredging works to receive vessels of 5 th generation.*
- *Achieving handling volume 554000 TEU during 2000/2001 and 569000 TEU during 2001/2002.*
- *Handling rate 25 Box /Hour per crane*
- *Additional new yard area of 110000m2 to increase the total storage area to be 435.000 m2 .*

Facts at a glance :-

- Container yard	435.000 m^2
- Terminal annual capacity	700.000 TEU
- LCL store	6000 m^2
Capable of storing contents of	250 TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU/Month
- Rail Facility	1 Terminal

COMPUTER SYSTEM :-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie file, Movins, Codeco and Coarri.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

CARGO HANDLING :-

- Bulk storage capacity 55000 Tons.
- Handling rate 8000 Tons/day.
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each.
- Developing the storage capacity to reach 80000 by adding a new seeds silo with capacity 30000Ton.

INLAND TERMINAL :-

- Was established in Nov. 14th 1996 on an area of 50000 m2 at 10th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.
- Using highly advanced equipment.
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/cars
- LCL store area 2000 m2

EQUIPMENT :-

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes.
- Three 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, out reach length 44.5m capable of handling 16 rows.
- Two 80 & 100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG).
- Twenty-Seven Reach Stackers.
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers.

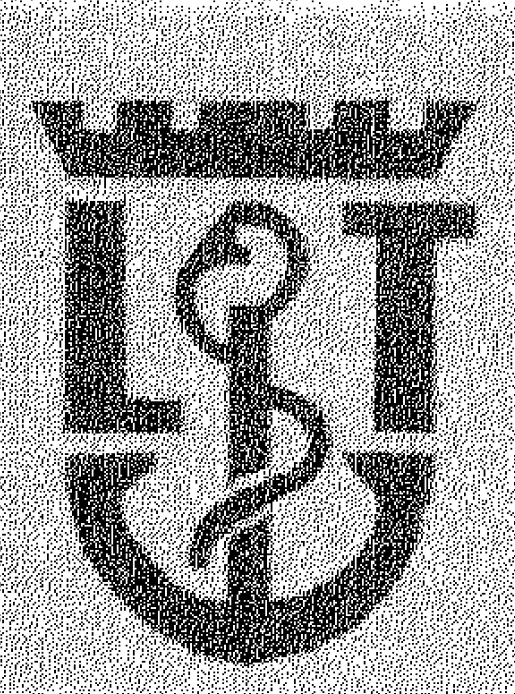
SCOPE 2002 /2003

- 7th super post-panamax ship to shore gantry crane in October 2003.
- Six full reach stackers will be added in December 2003
- Eight tractors & semi-trailers in June 2003 .
- 2 YARD CRANES TRANSTAINER (R.T.G) in December 2003

Web site : www.pscchc.com
E-mail :info@pscchc.com
P.O.Box:1239 PORT SAID ,EGYPT
Tel : 002 066 237151 / 002 066 235862
Fax: 002 066 339347 / 002 066 220419

Arabian Gulf Marine Trading Co.

ISO 9002



Shipping Agency

LLOYD TRIESTINO
DI NAVIGAZIONE S.P.A.

cairo
11Abd El Azim Ashmawy St., Almaxa
Heliopolis -P.O.Box:2787
Zip :11361
Telfx :202-4146354 - 2901337
Tlx.: 20818 BARDC UN
Mobile :2012/3130130 - 2012/3455303
e-mail:gfbdr@iec.egnet.net

Alex
11Hussein Nouh St., Elhai Elattene
P.O.Box: 215 El Manshia
Tel. :203-4973501 / 3
Fax :203-4971000
E-mail:evergreenaxd-mgt@gbdr-marine.com.eg

Port Said
19 El Cabarry St., Egypt
P.O.Box77- Zip : 42111
Tel :2066-350290 - 327736
Fax :2066-323995 - 233999
Tlx :63199 GFBDR UN
Mobile:2012/2116080 - 2012/3445857
E-mail: gfbdr@suezcanal.net

Suez
33 Elshohada st.,Egypt
P.O.Box 129 - Zip :43511
Tel :2062-331824 - 338955
Fax:2026-331824
Tlx.:66031 SUZ UN
Mobile: 2012/3440346
E-mail: egbdrsz@fsuez.com.eg



أجندة إنترناشيونال

* تعقد قمة الدول الصناعية الثمانى الكبرى فى مدينة "إيفيان" الفرنسية في الفترة من ١ إلى ٣ يونيو الجارى وتجمع القمة لأول مرة الرئيسان الأمريكى چورج بوش والفرنسى چاك شيراك الذى وجه الدعوة للرئيس حسنى مبارك للمشاركة فى هذه القمة.

* ينظم مجلس مصممى الموضة الأمريكيين فى ٢ يونيو الجارى احتفالية كبيرة بمكتبة نيويورك العامة بنيويورك لتوزيع الجوائز لعام ٢٠٠٣ .

* يعقد الاجتماع الوزارى للدول المصدرة للبترول يوم ١٣ يونيو الجارى بالعاصمة القطرية الدوحة، وقد دعت منظمة الدول المصدرة للبترول "أوبك" لأول مرة سبع دول منتجة للنفط غير الأعضاء للاشتراك فى هذا الاجتماع بغرض الاتفاق على تخفيض الإنتاج للحيلولة دون هبوط أسعار النفط.

* يقام المعرض الدولى الخامس "إجرنيا ٢٠٠٣" لإدارة وإنتاج الدواجن والحيوانات فى الفترة من ١٢ إلى ١٤ يونيو الجارى بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات تحت رعاية الدكتور يوسف والى نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الزراعة واستصلاح الأراضى، ويشترك فى المعرض ٤٣٠ شركة لنقل التكنولوچيا العالمية إلى منطقة الشرق الأوسط.

* يزور مصر فى الفترة من ١٢ إلى ١٧ يونيو الجارى وفد من رؤساء وممثلى كبريات الشركات الكورية برئاسة جاو شول كيم رئيس المؤسسة الكورية للتجارة الدولية (كيبا) وذلك بهدف الوقوف على فرص الإستثمار المشترك فى السوق المصرية .

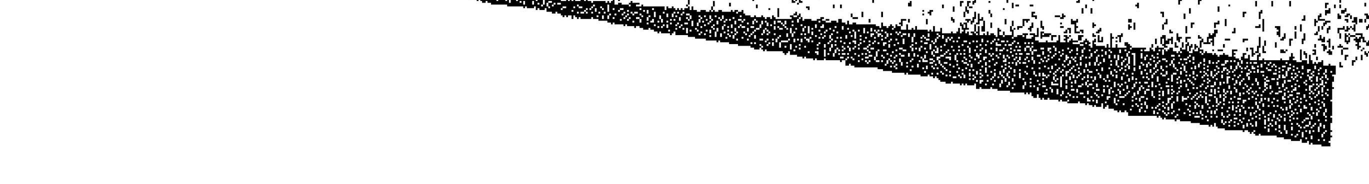
* تقام الدورة السابعة لبطولة العالم للرالى FIA لعام ٢٠٠٣ بقبرص فى الفترة من ١٩ إلى ٢٢ يونيو الجارى، وقد دعا منظموا السباق ثلاثة من الفائزين ببطولة رالى الشرق الأوسط للمشاركة فى هذا السباق.

* تنظم الولايات المتحدة مؤتمر وزراء الزراعة بالدول النامية الذى يعقد فى سكرامنت عاصمة كاليفورنيا خلال شهر يونيو الجارى، ويشاهد أعضاء المؤتمر الذين يمثلون ٧٥ دولة و١٢٥ وفداً مرافقاً معرض تكنولوچيا الزراعة الذى يقام على هامش المؤتمر.

* تعقد اجتماعات الدورة الثالثة للجنة التجارية المصرية السيرلانكية المشتركة بالعاصمة كولومبو فى شهر يونيو الجارى برئاسة الدكتور يوسف بطرس غالى وزير التجارة الخارجية المصرى وراخى كاروناناياك وزير التجارة وشئون المستهلكين السيرلانكى حيث سيتم حسم موضوع إقامة منطقة تجارة حرة بين البلدين.

* يعقد فى العاصمة السورية دمشق يومى ٢٨و ٢٩ يونيو الجارى الاجتماع الأول للمجلس الاستشارى الاقليمى الذى أنشأته منظمة الصحة العالمية لاتخاذ الإجراءات الفنية اللازمة للقضاء على مرض شلل الأطفال فى منطقة الشرق الأوسط لعامى ٢٠٠٣/٢٠٠٤ .

* تقوم الغرفة التجارية المصرية البريطانية اشتراكاً مع مكتب ترويج الاستثمار بلندن بتنظيم مؤتمر عن الاستثمار فى مصر فى أواخر شهر يونيو الجارى، حيث سيتم التركيز فى المؤتمر على أولويات مصر فى الاستثمار والمتمثلة فى الصناعات الزراعية والغذائية والمنسوجات وتكنولوجيا المعلومات والصناعات الدوائية والبنوك والتمويل.



حركة الموانى المصرية خلال شهر مارس ٢٠٠٣



بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	توبيع	الإجمالى
بضاعة عامة	٣٣٨,٧٠	١٨٥,٨٠	٨٠,٩٠	٠,٠٠	١١١,٧٢	٣٩,٢٢	٠,٧٩	٤,٧٧	٧٦١,٨٩
صب جاف	٢٦٧,٠٠	٣١٨,٢٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١١٠,٦١	٠,٠٠	٥٩,٧٧	٠,٠٠	٧٥٥,٥٧
أتربة وخامات	٣٩,٩٠	٦٤٥,٤٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥١,٥٢	١٤,٧٥	٨٥,٨٣	٠,٠٠	٨٣٧,٤٠
ذات طبيعة خاصة	٨٦,٢٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢٢,٧٩	٣٢,٩٤	٠,٠٠	٠,١٠	١٤٢,٠٤
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤,٠٠	٠,٠٠	٠,١٩	٤,١٩
صب سائل	١١٩,٥٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٦,٠٦	٢٩٤,٦٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٣٠,١٩
إجمالى	٨٥١,٣٠	١١٤٩,٤٠	٨٠,٩٠	٠,٠٠	٣١٢,٩٩	٣٨٥,٥٥	١٤٦,٣٩	٥,٠٧	٢٩٣١,٢٩
ترانزيت	١٧,٨٠	٠,٠٠	١٧٢,٧٩	٠,٠٠	٢٦٤,٤١	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٥٥,٠٠
الإجمالى العام	٨٦٩,١٠	١١٤٩,٤٠	٢٥٣,٦٩	٠,٠٠	٥٧٧,١٠	٣٨٥,٥٥	١٤٦,٣٩	٥,٠٧	٣٣٨٦,٢٩

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	توبيع	الإجمالى
بضاعة عامة	٢١٥,٧٠	٦٦,٦٠	٥٨,٥٨	٠,٠٠	٦٩,٠٨	٨٢,٢١	٠,٤٧	١٠,٤٨	٥٠٣,١٢
حاصلات زراعية	١,٦٠	٠,٠٠	٥,٥٧	٠,٠٠	١٥,٥٣	٣٠,٨٢	٠,٠٠	٢١,٣٤	٧٤,٨٦
صب جاف	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠
أتربة وخامات	٠,٠٠	٠,٠٠	٤,٨٠	٣٧,٢٥	١٩٧,٧٧	٤,٠٠	١٥٧,١٤	٠,٣٣	٤٠١,٢٩
ذات طبيعة خاصة	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢,١٥	٣,٤٣	٠,٠٠	١,٥٣	٧,١١
أسمدة وأملاح	١٨,٥٠	٠,٠٠	٢,٢٠	١٠,٦٥	٩٤,٣٠	١٤,٠٣	٠,٠٠	٠,٠٤	١٣٩,٧٢
صب سائل	٤٥٩,٦٠	١٨٦,٥٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٦٤٦,١٣
إجمالى	٦٩٥,٤٠	٢٥٣,١٠	٧١,١٥	٤٧,٩٠	٣٧٨,٨٥	١٣٤,٥٠	١٥٧,٦١	٣٣,٧١	١٧٧٢,٢١
ترانزيت	١٧,٢٠	٠,٠٠	١٥٢,٣٤	٠,٠٠	٢٧٦,٦٤	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٤٦,١٧
الإجمالى العام	٧١٢,٦٠	٢٥٣,١٠	٢٢٣,٤٨	٤٧,٩٠	٦٥٥,٤٩	١٣٤,٥٠	١٥٧,٦١	٣٣,٧١	٢٢١٨,٣٨

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	توبيع	الإجمالى
بضاعة عامة	٢١٨	٥٠	١٣٦	.	١٣٣	١٣	.	.	٥٥٠
صب جاف	٨	١٦	.	.	٣	.	١	.	٢٨
أتربة وخامات	١١	٧	٢	.	١١	٣	٣	.	٣٧
ذات طبيعة خاصة	٢٨	.	.	.	١٥	١٢	.	.	٥٥
أسمدة وأملاح	.	.	١	.	٧	٢	.	.	١٠
صب سائل	٢٨	٩	.	.	٤	١٩	.	.	٦٠
مولاس	٢	.	.	.	.	.	.	.	٢
إجمالى	٢٩٥	٨٢	١٣٩	.	١٧٣	٤٩	٤	.	٧٤٢
ركاب	٣	.	٢	.	.	٢١	٥٠	٩٥	١٧١
أخرى	١٦	.	٢٦	.	.	٣٣	.	.	٧٥
إجمالى عام	٣١٤	٨٢	١٦٧	.	١٧٣	١٠٣	٥٤	٩٥	٩٨٨

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الأسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الاجمالى
عدد الركاب	قادمون	١٩٠٥	٢١٣١	١٦٧٢٨	٢٦٠٥٢	١٤٦٩٨	٥٦٨١	٣٩١٤	٧١١٠٩
	مغادرون	١٩٥٨	٢٤١٢	٢٥٧٨	٢٢٢٥٣	١١٨٢٣	٤٢٢٢	٣٢٤٩	٤٨٤٩٥
	الإجمالى	٣٨٦٣	٤٥٤٣	١٩٣٠٦	٤٨٣٠٥	٢٦٥٢١	٩٩٠٣	٧١٦٣	١١٩٦٠٤

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

البيان	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية	٢٨٢٠٨	٢١٧٦٨	٤٩٩٧٦	٩٢٨	١٥٢٣	٢٤٦١	٥٢٤٣٧
بورسعيد	٣٨٩٧	٧٢٨٧	١١١٨٤	١٩٥٣٦	١٥١٧٨	٣٤٧١٤	٤٥٨٩٨
دمياط	٢٤٢١	٧٠٤٣	٩٤٦٤	٣٣٠٤٥	٢٩١٠٣	٦٢١٤٨	٧١٦١٢
السويس	٢٢٠	٢١٦	٤٣٦	.	.	.	٤٣٦
إجمالى عام	٣٤٧٤٦	٣٦٣١٤	٧١٠٦٠	٥٣٥٠٩	٤٥٨١٤	٩٩٣٢٣	١٧٠٣٨٣



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦
فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

الغـابـة الدوليـة

إن للإدارة الأمريكية الحالية أن تقدم للعالم عملاً طيباً واحداً لعله يكون بمثابة تكفير عن القائمة الطويلة من الأفعال الدموية والمواقف المشينة التى تلاقى إستهجان العالم أجمع منذ وصول جورج بوش الصغير إلى سدة الحكم فى الولايات المتحدة والذى لم تتورع إدارته عن الخروج على الإجماع الدولى بكل صلف وإصرار.فقد قامت هذه الإدارة بالإنسحاب من بروتوكول محاربة الإحتباس الحرارى العالمى،ورفضت إنشاء المحكمة الجنائية الدولية،وأوقفت المحادثات بشأن قواعد عمليات التفتيش عن الأسلحة البيولوجية،وضربت عرض الحائط بمعاهد الصواريخ المضادة للأسلحة البالستية،ولم تؤيد معاهدة حظر التجارب النووية،وهكذا فإن هذه التوجهات تضعها فى مقدمة الإدارات الأمريكية المخالفة للإجماع الدولى والإرادة الدولية عن جدارة وإستحقاق.

وبرغم ذلك السلوك السياسى إلا أن الإدارة الأمريكية التى تعانى من حالة إنفصام سياسى حاد،نصبت نفسها حامى حمى الإدارة الدولية التى تغتصبها هى نفسها يوما بعد يوم،وتطوعها بصورة لم يسبق لها مثيل لخدمة الأهداف الأمريكية،وفى منهجية تتجاوز العلاقات الدولية لتصل إلى مدى أقل ما يوصف بأنه حالة متطرفة من البلطجة السياسية والدولية.

بقلم الدكتور
أيمن النحراوى

وأتصور أن يكون ذلك العمل الطيب هو إطلاق رصاصة الرحمة على هيئة الأمم المتحدة،وهو عمل محبب بلا شك إلى قلب الكاوبوى الأمريكى الذى يعتبر إطلاق الرصاص على الآخرين رياضته المفضلة،ولا بأس من السعى لإصدار شهادة وفاة المنظمة الدولية والقيام بإجراءات ومراسم نقلها إلى مثواها الأخير،مع إعداد قبر مناسب يحمل إسم منظمة الأمم التى لم تتحد أبداً طوال تاريخها الممتد لقرابة الستين عام.

ولا أعتقد أن أى مواطن عربى شريف سوف يكون متواجد فى القداس الخاص بالفقيدة التى لن يفتقدها أحد سوى هؤلاء الذين إستخدموها كأداة وجعلوها معبراً لتمرير قرارات تخدم مصالحهم وتواروا خلف ستارها لتحقيق أغراضهم،تلك المصالح التى كانت عادة على حساب المصالح العربية وإنتقاصاً منها بدعوى أن تلك هى الإرادة الدولية..وهكذا تم تقسيم فلسطين بقرار صادر عن الأمم المتحدة،والإعتراف بدولة إسرائيل وقبولها عضواً فاعلاً بقرار مماثل،والتغطية على إحتلال الأراضى وإنتهاك الحقوق العربية بإصدار قرارات توفيقية مائعة تخلق الإلتباس وتحتمل التأويل،قرارات دولية تضع مقدرات دول وشعوب تحت أنياب القوى الكبرى فى ظل مسميات الوصاية والحماية والإنتداب،ونوع آخر من القرارات الدولية يسلب الدول أسلحتها المشروعة للدفاع عن النفس تحت مسميات براقة مثل نزع أسلحة الدمار الشامل،ويكاد المتتبع لتاريخ تلك المنظمة أن يجزم إلى أى مدى تعرضت الدول العربية للتدليس والغبن بصورة فادحة لم تتعرض لمثيلتها دول أو مجموعة دول عبر تاريخ علاقتها بالأمم المتحدة.

لقد إعتبر البعض الأمم المتحدة يوماً ما حصننا للسلام والأمن الدوليين وملاذ الدول الضعيفة فى عالم جوهر العلاقات الدولية فية إنها علاقات قوة بين دول متصارعة بضراوة لتحقيق مصالحها،وسرعان ما أثبتت وقائع السياسة الدولية لهؤلاء المثاليين أن ذلك الحصن الذى إلتمسوا فيه الحماية من أعاصير السياسة الدولية لم يكن لهم،بل كان حصناً للدفاع عن مصالح القوى الدولية الفاعلة التى إنتصرت فى الحرب العالمية الثانية،والتى قامت بصياغة هيكل المنظمة الدولية ومنظماتها وميثاقها بما يضمن تحقيق والحفاظ على مصالحها،وليس أدل على ذلك من تأمل قدس أقداس الأمم المتحدة المتمثل فى مجلس الأمن وتشكيلة وإختصاصاته وآلية العمل وإتخاذ القرار من خلالة والتى إنعكست فى ممرساته لدوره المنوط به فى ممارسه شل فاعليتها حق الإعتراض الذى تتمتع به الدول الخمس دائمة العضوية بالمجلس،والذى أسفر إستخدامة طوال العقود السابقة عن أداء مشوه وقاصر عادة ما دفعت الدول الضعيفة ثمنه من مقدراتها على كافة المستويات والأصعدة.

العدوان الأمريكى البريطانى على العراق مثل ذروة التدهور فى وضع الأمم المتحدة التى ينص ميثاقها على عدم لجوء الدول إلى الحرب إلا فى وضع الأمم المتحدة التى ينص ميثاقها على عدم لجوء الدول إلى الحرب إلا فى حالتين استثنائيتين محددتين بدقة، الحالة الأولى هى حالة الدفاع الشرعى ضد عدوان واقع على الدولة وبالشروط التى صاغتها المادة ٥١ من الميثاق، والحالة الثانية عند توقيع جزاءات يقررها مجلس الأمن ضد دولة تكون قد خالفت أحكام القانون الدولى، وكلتا الحالتين غير منطبقتين على العراق، فالقرار ١٤٤١ الصادر عن المجلس لم يتضمن استخداماً تلقائياً للقوة أو تدابير مشابهة أو التهديد بها، وحتى اللحظة الأخيرة كانت تقارير لجان التفتيش على الأسلحة النووية والكيميائية تفيد بتعاون العراق وحدوث تقدم إيجابى فى عمليات التفتيش، لكن الأمر بالنسبة للولايات المتحدة وبريطانيا كان يسير وفق منحى آخر من منطلق تخطيطها للقيام بالعدوان تحقيقاً لأهدافها السياسية والاقتصادية. وعندما تبينت الولايات المتحدة وبريطانيا عدم إمكانية تمرير قرار يكسب العدوان شرعية قانونية ودولية، قررت الدولتان تجاهل المنظمة الدولية برمتها وضرب عرض الحائط بقواعد القانون الدولى وشن الحرب العدوانية على العراق محاولة تبريرها بالتحرك على محورين أولهما الإدعاء بأن القرار ١٤٤١ يتضمن إستخدام القوة فى حالة عدم انصياع العراق للقرارات الصادرة عن مجلس الأمن وهو ما لم يحدث باعتراف هانز بليكس والبرادعي فى تقريرهما المرفوع إلى مجلس الأمن، وثانيهما الإستناد إلى المادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة والتى تنص على حق كل دولة فى الدفاع الشرعى عن النفس، وتجاهلت الدولتان على طريقة لا تقربوا الصلاة أن حق الدفاع الشرعى مشروط بتعرض هذه الدولة فعلياً لهجوم عسكرى عليها.

وعليه فالسند القانونى للحرب على العراق غير موجود والحرب الحالية تفتقد تماماً لأى شرعية سياسية وقانونية تبررها وبذلك فهى عدوان غاشم وغزو واعتداء على كيان دولة مستقلة ذات سيادة، لكن المغتصب لم يعد فى حاجة إلى ورقة التوت لستر جريمته الشائنة فى العراق، وأصبح كبار موظفى الإدارة الأمريكية والحكومة البريطانية يعلنون دون خجل ولا مواربة وبجرأة يحسدون عليها، أنهم يحاربون لإسقاط نظام الرئيس صدام حسين وأنهم يحاربون للسيطرة على آبار النفط وأنهم يحاربون لتغيير خريطة المنطقة، وأنهم سيحاربون حتى يعلن العراق إستسلامه دون قيد أو شرط.

هناك فى أروقة الأمم المتحدة وبرغم كل مظاهر الحرب العدوانية، فإن سيادة الأمين العام للأمم المتحدة لم يكن أبداً أميناً فى تعاطيه مع تلك الأحداث الجسيمة، بالأصالة عن نفسه لم يشجب العدوان أو يدنيه، وفى سابقة خطيرة لم يناقش أو يدع مجلس الأمن للانعقاد لتقرير حالة العدوان على الشعب العراقى التى كان هو أحد المهيئين لها بسحبه المفتشين من بغداد بحجة الحفاظ على سلامتهم وهى كلمة حق يراد بها باطل، واستخدم سيادة الأمين العام

كل قدراته وسلطاته ومهاراته الدبلوماسية ليتحدث عن المسئولية الإنسانية عن ضحايا الحرب والجرحى واللاجئين، وعندما إجتمع مجلس الأمن بعد إسبوع كامل من بداية العدوان كان الاجتماع يستهدف مناقشة الأحداث الراهنة دون إتخاذ قرار يدين العدوان والمعتدين.

إن خطورة الدور الراهن للأمم المتحدة تكمن فى تحولها إلى أداة شرعية بالغة الخطورة فى أيدى القوى الكبرى المهيمنة فعلياً على مقدرات العالم السياسية والاقتصادية والتى تسعى بضراوة لتحقيق مصالحها، وحتى هذه القوى أصبحت فى مراكز سياسية غير متكافئة بعد تفكك الإتحاد السوفيتى وتحول روسيا الإتحادية إلى دولة تعتمد المساعدات الخارجية والقروض لتسيير عجلاتها الإقتصادية مما يجعلها أكثر عرضة للتأثر بالضغوط السياسية للقوى الأخرى وانعكس ذلك فى تدهور مركزها السياسى الدولى وتردد وميوعة مواقفها السياسية من القضايا الدولية، مقارنة بما كان عليه الوضع إبان ثنائية القوى القطبية، أما الصين التى تنتهج سياسة التنمية الصامتة الحثيثة فهى تؤثر السلامة والعافية فى علاقاتها الدولية ولاسيما مع الولايات المتحدة التى تعتبر أكبر أسواقها التجارية فضلاً عن تمتعها بوضع الدولة الأولى بالرعاية وهو إمتياز يصعب عليها فقدانه أو التضحية به على مذبح أى مواجهة مع الولايات المتحدة، وهكذا يتضح أن القوتين الكبيرتين خارج العالم الغربى هما بالفعل محكومتين بقيود إقتصادية تكاد تكبل حركتها السياسية ومواقفها وتحركاتها على الساحة الدولية إلى حد كبير، وهو ما يعبر عنه تتبع ورصد قراراتها بالتصويت على القرارات المطروحة للاقتراع عليها فى مجلس الأمن والتى أخذت طريقاً يتجنب قدر الإمكان مواجهة القوى الغربية بالتعبير عن عدم الموافقة أو التحفظ بالامتناع عن التصويت. وهو ما ظهر جلياً طوال الفترة من حرب الخليج الثانية وإلى اليوم فيما يتعلق بالقرارات المتخذة بشأن العراق.

إن التاريخ المرير لعلاقة مجلس الأمن الدولى بالعراق يشير إلى المدى الذى إستغلت فيه الولايات المتحدة معطيات الوضع الدولى ووظفت مجلس الأمن لاتخاذ قرارات تخدم أهدافها ومصالحها فى العراق، فمنذ عام ١٩٩١ أصدر مجلس الأمن ما يزيد عن ١٦ قرار بشأن العراق جميعها صدرت وفق الفصل السابع من الميثاق الذى يتضمن اللجوء إلى القوة لتنفيذ تلك القرارات، فرضت هذه القرارات لجان للتفتيش عن أسلحة التدمير الشامل ظلت تجوب العراق لمدة ١٢ عام تمسح وتسجل وترصد كل شىء على أيدى أعضائها الذين تضمنوا عشرات العملاء والجواسيس التابعين للموساد والمخابرات المركزية الأمريكية باعترافهم أنفسهم وفى مقدمتهم سكوت ريتر الذى أقر بكل الأنشطة التجسسية للجان التفتيش فى عهد رالف إيكيوس وريتشارد باتلر.

أيضاً تضمنت هذه القرارات حصاراً إقتصادياً لم يسبق له مثيل فى التاريخ، بأن توضع دولة تحت الحصار لمدة ١٢ عام متصلة وإقامة نظام صارم للرقابة على أصناف السلع الصادرة والواردة للعراق بصورة تعسفية حرمت جيلاً بكامله من المواد الغذائية والطبية والتعليمية الأساسية، فقتل صبراً نصف مليون طفل عراقى من الجوع والمرض وانهارت مستويات المعيشة والتعليم لجيل بكامله من أطفال العراق الذين تحولوا إلى أشباح هائمة ذابلة الوجوه منكسرة النفس، والفضل للقرارات الدولية، التى وضعت دولة بحجم وثروة العراق تحت وصاية مجلس الأمن بمسمى النفط مقابل الغذاء والحق أنه كان برنامجاً دولياً للسرقة الشرعية، فقد تم تخصيص ٣٥٪ من عائدات البرنامج للنفقات الإدارية وتعيين وتوظيف مئات الخبراء الدوليين برواتب باهظة، وتعسف الموظفون الأمريكيون والبريطانيون فى الرقابة بمنع إقرار عشرات السلع الضرورة للشعب العراقى بحجة إمكانية دخولها فى مجال الصناعات العسكرية، وتمت ترسية نسبة كبرى من عقود الشراء والتوريد على الشركات الأوروبية والأمريكية بأسعار باهظة تفوق الأسعار السوقية فى إستغلال صارخ للبرنامج حرم العراقيين من تحقيق إستفادة حقيقية منه ومن ٤٣ مليار دولار هى عائدات البرنامج لم يحصل العراق سوى ١٣ مليار دولار، والآن تحاول الولايات المتحدة فى ظل عدوانها الأثيم تمرير قرار عبر مجلس الأمن يتيح لها إدارة البرنامج بحجة توجيهه للمساعدات الإنسانية فى محاولة لإضفاء الشرعية على عدوانها. وهكذا وبدلاً من أن تكون الأمم المتحدة حجر الزاوية فى تنظيم الجماعة الدولية فإنها أصبحت معبراً وستاراً لمصالح القوى الكبرى، ولاشك أن موقف الأمين العام للأمم المتحدة يشير إستياء عالمياً واسعاً على مختلف المستويات، فهو يسعى لأن يكون محايداً فى غير موضع الحياء، ويتصرف بتخاذل مؤسف تجاه الأحداث الراهنة، وهو تخاذل يرقى إلى درجة التواطؤ، وليس أدل عليه من إصداره قراره المخزى لمفتشى الأسلحة بإيقاف عملهم وسحبهم من العراق عشية العدوان بحجة الحفاظ على سلامتهم، وهى كلمة حق يراد بها باطل، إذ أتاح ذلك فعلياً الفرصة للعدوان الأمريكى، وكأن الأوامر قد صدرت إليه من واشنطن بذلك.

وللأسف فإن هذا سلوك مفهوم من رجل يحاول الحفاظ على منصبه الدولى المرموق وامتيازاته المالية والأدبية، ولما كان يعرف بخبرته الطويلة موضع الثقل الدولى، ومركز القوة المهيمن على مجريات الأمور، وتجربة سلفه الأمين العام السابق الدكتور بطرس غالى مع الإدارة الأمريكية، فقد أخذ يتصرف وكأنه أحد موظفى الإدارة الأمريكية.

هذه لحظة الحقيقة لكل من توهم أو اعتقد للحظة واحدة أن الأمم المتحدة يمكن أن تمثل ملاذاً آمناً للدول الضعيفة، وأنها كفيلة بتحقيق السلم والأمن الدوليين للدول الموقعة على ميثاقها، إن دولاً فى حجم الهند أو اليابان أو ألمانيا أو البرازيل أو اندونيسيا لا تتمتع بما تتمتع به الدول الخمس دائمة العضوية فى أحد أهم كيانات المنظمة الدولية وهو مجلس الأمن، ولا يحق الإعتراض على القرارات الصادرة عنه، والوضع الراهن لمجلس الأمن واختصاصاته وسلطاته يضع الدول المختلفة خارج النادى الأمريكى فى خطر داهم حال تعارض مصالحها مع مصالح تلك القوى.

ها هى فرنسا التى عارضت استخدام القوة ضد العراق طوال الفترة السابقة، وعوقت صدور قرار عن مجلس الأمن يتضمن استخدام القوة، تتحدث اليوم عن العراق ما بعد صدام حسين، برغم المقاومة العراقية الباسلة وبرغم أن الحكومة العراقية ما تزال تباشر مهامها ومسئولياتها، وبرغم أن بغداد لم تسقط بعد، إلا أن فرنسا اليوم وبحديثها هذا قد تحولت إلى السباحة فى اتجاه التيار الأمريكى، وباتت تتطلع لنصيبها فى الكعكة العراقية الدسمة التى توشك فرنسا أن تحرم من تذوقها، وهكذا ففى سبيل المصالح الاقتصادية وفى ظل سياسة الأمر الواقع سلمت فرنسا بوقائع ونتائج عدوان طالما عارضته طويلاً، إدراكاً منها أن ميزان القوة غير المتكافئ بين الولايات المتحدة وبريطانيا من جهة وبين العراق من جهة أخرى سوف يحسم لصالح الطرف الأول على حساب الطرف الثانى الذى تخلى عنه الجميع فى لحظة تاريخية حاسمة سوف يدفع ثمنها كل الذين تخاذلوا عن نصرة العراق فى موقفه العصيب.

أيها العرب أيها المسلمين لنصارح أنفسنا ونعترف أن شريعة الغاب هى الشريعة السائدة قانونها القوة ولا شىء سواها، لم يعصم كوريا الشمالية من البطش الأمريكى سوى ما بنته بسواعدها من قوة وعتاد فرضت على الولايات المتحدة أن تتحدث إليها باحترام الند للند، اليوم تذكرت قول ذو الفقار على بوتو فى باكستان قبل أكثر من ثلاثين عام: «سوف تصنع باكستان القنبلة الذرية حتى لو اضطررنا لأكل العشب لتحقيق ذلك»، والآن أيها العرب هل ذهبت السكرة وجاءت الفكرة، دعونا نتساءل ولا نستبعد أى من هذه التساؤلات، من الذى سيمنع إسرائيل من إجراء عملية تهجير جماعى للفلسطينيين من أراضيهم ما الذى سيمنع الولايات المتحدة غداً من قصف دمشق بعد أن تنتهى من بغداد، ماذا سيمنع اسرائيل من إحتلال سيناء وقد ضمنت الولايات المتحدة تفوق اسرائيل الاستراتيجى والعسكرى على العرب مجتمعين، ماذا سيمنع إحدى المقاتلات الأمريكية من قصف الكعبة المشرفة كما نادى بذلك أحد المتعصبين الأمريكيين بعد ١١ سبتمبر؟!

إنها الغابة الدولية التى تستأسد فيها الولايات المتحدة على ما عداها، الغابة الدولية التى تقوم فيها اسرائيل بدور الثعلب اللئيم وبريطانيا بدور الضبع الكريه، بينما يكاد العرب يستحوذون عن جدارة واستحقاق بدور الجرذ الذى لايأبه به أحد ويحتقره الجميع فى الوقت الذى يوسعونه فيه صفعاً وركلاً وسباباً، فإذا لم تشأ إرادة الله أن نكون أسود الغابة فهل قضت علينا نحن العرب بأن نكون جرذانها ...

هذا بإذن الله لن يكون.

***



أهمية إدارة الموارد البشرية لطاقم ممشى السفينة ولإتخاذ القرارات الصحيحة

الجزء الأول

الربان / أحمد حنفى

محاضر أول - قسم السلامة البحرية - كلية النقل البحرى والتكنولوجيا

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

تمهيد

شهد مطلع القرن العشرين حادثة مروعة هى حادثة سفينة الركاب تيتانيك "Titanik" التى راح ضحيتها، وفقاً للتقديرات ما يقرب من ١٤٠٠غريق ممن كانوا على متنها. وعلى الرغم مما تلى ذلك من التقدم التكنولوجى المذهل وتطور صناعة بناء السفن وإرتقاء نظم الإتصالات والإستغاثة عبر الأقمار الصناعية وخاصة خلال السنوات العشر الأخيرة إلا أن ذلك لم يحل دون وقوع عدد من الحوادث والكوارث البحرية التى تسببت فى فقد الممتلكات والأرواح وعلى الرغم من تتابع إصدار التشريعات وإبرام الإتفاقيات خلال الأعوام الثمانين اللاحقة لغرق السفينة تيتانيك، إلا أن إستعراضاً بسيطاً لإحصاء الحوادث البحرية يظهر فى وضوح شديد النمو المطرد لتلك الحوادث ولقد كان لبعض من تلك الحوادث آثار بالغة على المجتمع الدولى مما أدى إلى صدور العديد من النشرات الدولية والخاصة بسلامة وحماية البيئة البحرية من التلوث.

وأظهر التحليل الاحصائى للحوادث البحرية أن حوالى ٨٠٪ من أسباب هذه الحوادث تكون بفعل التصرفات غير السليمة أو الأداء غير الفعال للعاملين على ظهر السفينة (٢٠٪ من الحوادث بالبحر تقع نتيجة لأسباب أخرى) وذلك طبقاً للإحصائيات الصادرة من المنظمة الدولية وترجع مسببات الأخطاء البشرية إلى شريحة واسعة من الأسباب تأتى على رأسها أخطاء الضباط البحريين وأخطاء طاقم السفينة وأخطاء المرشد. ومن المتعارف عليه إنه يمكن تقسيم مسببات الحوادث البحرية إلى قسمين هما أخطاء غير مباشرة وهى الأخطاء التى لا تظهر النتيجة السلبية لها لحظياً ولكن تؤدى إلى عواقب فى فترات لاحقة قد تقصر أو تطول ويكاد يستحيل أحياناً الربط بين الخطأ والنتيجة المختفية والتى لا يتم إكتشافها عادة إلا بعد مرور وقت طويل، وهى الأخطاء التى عادة ما تكشف عندما تكون مشتركة مع عناصر أخرى.أما الأخطاء المباشرة فهى ذات تأثير مباشر لحظى ويمكن تقسيمها إلى ثلاث فئات هى أخطاء ناتجة عن عدم الإهتمام الكافى وينتج عنها إتخاذ قرارات غير كافية أو إتخاذ إجراءات غير مكتملة وأخطاء تنتج من إتباع قواعد خاطئة أو إستخدام خاطئ لقواعد صحيحة أو غياب بعض القواعد أو القصور فى الإدراك فى بعض الأمور أو العمل فى ظروف غير مناسبة أو تشخيص خاطئ للمشكلة والأخطاء الناتجة عن إجراء تصرفات خاطئة رغما عن العلم بالإجراءات الصحيحة وهذا يكون بسبب القصور فى معرفة الغرض من التصرف الصحيح.ولقد بدأ العديد من ملاك السفن فى تطبيق القواعد الدولية لإدارة السلامة ISM ، فهل حصلوا على الفوائد القصوى الناتجة من تنفيذ هذه القواعد؟ هل قامت بأحدث تغيرات مفيدة ونافعة لثقافتهم التجارية أم إنها قد قامت فقط بإضافة صفوفاً من الكتيبات على رفوفهم؟ ما الذى يحاولون تحقيقه؟ إنهم يحاولون تحقيق الأهداف المفترضة عن طريق الخطوط العريضة للقواعد وهى "ضمان السلامة فى البحر ومنع إصابة الأفراد أو فقدان الحياة، وتجنب أضرار البيئة والملكية" ويمكن قول ذلك بسهولة طبعاً، ولكن هل يمكن للملاك أن يعطوا أنفسهم فرصة أفضل لتحقيق تلك الأهداف؟ وكيف يمكنهم ذلك بدون تكلفة كبيرة؟

★ حادثة جنوح السفينة بولدوين BALDUIN

فى أواخر شهر أكتوبرعام ١٩٩٨، بعد الظهر، غادرت السفينة بولدوين ميناء أسلو Oslo إلى ميناء Fredrikstad فى رحلة لحوالى ٥ ساعات فى خليج أسلو فيورد (النرويج).وبعد مغادرة الربان تاركاً المرشد والضابط الثانى فى الممشى لتكملة الإبحار وطلب من الضابط الثانى إستعاده قبل الوصول إلى الشمندورة(العوامة الملاحية) Videgrunnem بعشرين دقيقة.وأبحرت السفينة بصورة طبيعية وقد ثبت من التحقيقات أن الضابط الثانى والمرشد لم يتحدث سويا.ومن المحتمل أن يكون قد حدث سوء فهم بسيط عندما التقى الضابط والمرشد بالممشى وقبل الإبحار.وعند المرور بالشمندورة Struten الساعة ١٩٢٨ كتب الضابط الثانى التوقيت فى دفتر أحوال السفينة السفينة كانت تبحر بسرعة قصوى للأمام، ١٧عقدة وفى الساعة ١٩٥٥ إستدعى الضابط الثانى الربان كما أمره سابقاً.وكانت السفينة مبحرة بواسطة المسير الأوتوماتيكي Autopilot ، خط السير كان يغيره المرشد والذى لم يعلم الضابط الثانى بذلك.ولسبب أو آخر لم يخبر المرشد الضابط الثانى أن السفينة قد مرت بالفنار Tresteinerne والذى يجب عنده تغيير خط السير إلى ٩٠ درجة فى إتجاه-Fredikstad والسفينة تبحر بدون تغيير لخط السير.

الساعة ٢٠٠٥ صعد الربان إلى الممشى ولم ينطق بكلمة مع الضابط الثانى الذى لم يعرفه بموقع السفينة.وفصل الربان المسير الأتوماتيكى وأمر المراقب (الناضورجى) Lookout بإمساك الدومان . الفنار KI ingara كان يرى يسار المقدمة . فى تلك الأثناء لم ينشغل الضابط الثانى بملاحة السفينة بعد صعود الربان إلى الممشى ولكن كان منهمكا فى أعمال أخرى .

بعد ذلك إدعى المرشد بإنه لم يكن متأكداً من موقع السفينة وإنه لم يقل شيئاً لأحد بشأن ذلك. وعند ذلك طلب الربان من المرشد تحديد موقع السفينة والذى أخبره بدوره بأن الفنار Tresteinerne فى يسار المقدمة.

وتغيير خط السير فى الساعة ٢٠١٨، ٩٠ درجة عندما دارت السفينة BALDUIN حول الفنار Klovingarna . عند ذلك قال الدومانجى، والذى كان يسكن فى مدينة Stromstad ونمى إليه إحساس غريب بعدم التآلف مع هذا الموقف وسأل الرجلين أمامه ألا يوجد النورين الأحمرين فى جهة الأمام إلى Stromstad ؟ ولم يجبه أحد .

وفى الساعة ٢٠٢٣ إصطدمت السفينة BALDVIN بقاع البحر بسرعة قصوى للأمام فى صخور Svartskaren مسبباً خسائر فادحة للسفينة .

ويعتبر جنوح BALDUIN إحدى الأمثلة الصارخة للحوادث بسبب المستوى الهابط جداً فى عدم التأكد فى التجنب وعدم الوعى الكافى بالمواقف بسبب نقص المعلومات والإتصالات والتحديات وتلك العوامل كلها تندرج تحت بند النقص فى "إدارة الموارد البشرية لطاقم الممشى" أو Lack of proper crew / Bridge Resource Management

★ تجنب الحوادث يتطلب تبنى مواقف صحيحة.

الحوادث والعامل البشرى، يتحدث كل شخص عنها وليست هى بالأخبار الجديدة فى تلك الأيام . ماذا أمكن تحقيق منذ بدأ العامل البشرى فى الظهور فى صدر قائمة الحوادث؟ هل تم إيجاد الحلول، وهل هناك من حل أم هل لدينا شئ ما من الممكن تقبله ونعايشه بنفس القدر حتى ولو كان ذلك فى المستقبل؟

إن الحلول فى طريقها للتطور وليس أقل من القواعد الدولية السلامة ISM code والإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والشهادات وأعمال المناوبة STCW-95 إلا أن التغير فى وجهة النظر لازالت غائبة عنا.

فالحوادث والكوارث البحرية تتوالى بالرغم من تطبيق القواعد ISM Code فى النصف الثانى من عام ١٩٩٨ وهنا يجب أن نتوقف عند ثلاث كوارث بحرية حدثت أخيراً وبعد تطبيق القواعد والتى أثارت المجتمع الدولي نتيجة لأخطاء بشرية فادحة، ولم تحول القواعد دون حدوثها وهي غرق ناقلة البترول ERIKA بعد انشطارها إلى نصفين فى خليج البسكاى فى عام ١٩٩٩ وجنوح ناقلة الصب New CARISSA وانشطارها إلى نصفين أيضاً فى نفس العام وتصادم سفينة الركاب Cruise ship: Norwegian Dream مع سفينة الحاويات Ever Decent فى Dover Strait فى عام ٢٠٠٠.

إذن يجب أن نتساءل: هل نحن فى حاجة هنا إلى تشريع جديد أو قاعدة جديدة بعد كل حادثة أو كارثة؟ وأيضاً التساؤل: ماذا يعنى وجود منظومة جودة أو توكيد جودة فى غياب جودة البشر أى العاملين فى البحر والمشغلين للسفن؟ أن نحن فى حاجة إلى مراجعة الإطار العام للقواعد الحالية وهل يرجع هذا إلى أن سياسة التطبيق ليست فعالة، أم نحن فى حاجة إلى تطوير ثقافتنا فى المجال عامة.

نظام إدارة السلامة:

Safety Management System

إن واحدة من دعامات نظام فعال لإدارة السلامة (SMS) هى التدريبات على إدارة الموارد البشرية لطاقم ممشى السفينة أو ما يعرف بـ (CRM) Crew/Bridge Resource Management ويفضل هذا المصطلح أكثر من إدارة موارد الممشى أى Bridge Resource Management (BRM) لأن المعلومات وتطبيقها تمتد إلى ما بعد ممشى السفينة وصولاً إلى الطاقم ورجوعاً إلى غرفة العمليات بالسفينة إلا وهى ممشى السفينة فهذا ما يعرف بالعمل والتفاهم المشترك.

وهذا الفكر مفهوم تماماً فى مجال الطيران حيث التدريب على إدارة الموارد البشرية لطاقم الممشى (CRM) إجبارى لكل أفراد السطح وفى صناعة النقل البحرى فإن المجهودات التى تبذل لتحقيق إدارة سلامة (وبالتحديد إدارة الموارد البشرية)، تنجح، لابد لها ولكى تبدأ من القمة وتمتد إلى كل أوجه العمل. ولهذا السبب، تصل الشركات إلى الفائدة القصوى من التدريب على إدارة الموارد البشرية للطاقم عندما يأخذ مديرو السفينة بالمر الدورة مع الربان وكبار المهندسين وبهذا تسقط الحواجز التى تعوق الاتصال، والمشكلات التى كانت تبدو مستحيلة تتبخر.

برنامج (دورة) إدارة الموارد البشرية لطاقم الممشى

The Bridge Resource Management Course

لكى توضح الكلمات موضع التنفيذ، قام نادى الحماية والتعويض السويدى The Swedish Club مع ستة من كبار الهيئات البحرية الأخرى وأكاديمية الطيران لشركة ساس SAS Flight Academy كمنسقة فى تطوير برنامج تدريبى لإدارة الموارد البشرية لطاقم الممشى (BRM).ويجب أن نؤكد أن هذا البرنامج يصلح أيضاً للعاملين فى غرفة الماكينات بالسفينة.

وتم تقسيم المواضيع فى هذه الدراسة إلى اثنا عشر قسماً

* الوعى الثقافى.
* الاتصالات وما يتعلق بها .
* الاستجابة.
* السلطة وعملية التأكيد.
* استراتيجية قصيرة المدى.
* أساليب الإدارة.
* حالة الممشى.

وجهات النظر ومهارات الإدارة:

* القيادة فى حالات الطوارىء.
* تدخل العنصر البشرى فى الخطأ .
* الحكم واتخاذ القرار.
* عبء العمل.

وتبدأ كل من البنود السابق ذكرها بتدريب تفاعلى قائم على الحاسب Computer Based Training (CBT). ويستخدم كل المشاركين حاسبات شخصية ويعملون فى حالة هادئة وليس هناك من محاضر كى يخبرهم عن الأخطاء التى سبق وأن عملوها (ارتكبوها) وماذا كان عليهم أن يفعلوا بدلاً من ذلك وهو مجرد رؤية أمثلة بالفيديو عن الإدارة الجيدة والإدارة السيئة ويتعلمون بعض الحقائق الأساسية عن التصرف البشرى، بهذا تبدأ الأفكار فى التغيير. وفى أغلب الأحيان يكون من السهل أن نستوعب الأفكار الجديدة إن عرفت ذاتك وما هو صحيح وما هو خطأ أكثر مما يخبرك شخص آخر.

إذن ما هو نوع التصرف الذى نسعى للبحث عنه نتيجة هذا البرنامج الدراسى؟ تبين لنا الأبحاث أن الأطقم الناجحة التى تتعرض لمواقف حرجة تتصرف على النحو التالى:

* سيكون لديهم الوعى بالموقف الحالى وبما سوف يحدث بعد ذلك.
* سيحصلوا على المعلومات الواردة فى وقت مبكر.
* سيبنوا نموذجاً عقلياً مشاركاً فى الموقف.
* سيستخدموا استراتيجيات حذرة وآمنة ويضعوا خيارات مفتوحة طالما تيسر ذلك.
* سيتخذوا قرارات واقعية.
* سيشتركوا فى تحمل عبء العمل.
* سيراقبوا التقدم وذلك من خلال فحص للمعلومات وتقييم النتائج.

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

في مقابلة مع السيد اللواء مهندس / فتحي احمد حسن سرور رئيس

تجهيز محطة الدخيلة بعد إستلام المرحلة الثانية:

أصبح طول رصيف محطة حاويات الدخيلة ١٠٤٠ متر بعد أن كان ٤٨٠ متر مما كان يزيد فترات الإنتظار ومحدودية المناورة بالأرصفة وهو الآن يدعم وضع محطة حاويات الدخيلة على خريطة نشاط الحاويات على المستوى الإقليمى فى شرق البحر المتوسط .



وقد وصل بالفعل عدد ٢ ونش رصيف عملاق من واحدة من أكبر الشركات العالمية (شركة نول الألمانية) وتم تركيبها في محطة الدخيلة وهو ما يعطينا فرصة لتكون لدينا طاقات جديدة يمكن إستغلالها فى الأنشطة المتعددة لتداول الحاويات وخاصة الترانزيت والحصول على جزء منه فى شرق البحر المتوسط .

الإهتمام برفع المهارات والكفاءات والتدريب :

يتطلب إعداد المرحلة الثانية من محطة الدخيلة الإعداد الجيد للعمالة الماهرة من خلال برامج تدريبية متقدمة ونحن متعاقدون مع معهد تدريب الموانى التابع لأكاديمية النقل البحرى بإمكانياته الضخمة وفى مقدمتها محاكى التدريب الكبير على قيادة الأوناش العملاقة .. وعلى محور آخر فنحن نحاول الإستفادة من العمالة بتدريبها على أنشطة متعددة تمكن العامل من مزاولة أكثر من نشاط وهو ما يتيح مرونة كبيرة فى إستخدام وتدوير العمالة وهو ما ينعكس على رفع الكفاءة الفنية والإنتاجية وتعدد المهارات وهذا يدعم هدفنا فى أن تكون لدينا القدرة على التغيير المستمر وإعادة توظيف الإمكانيات ومواكبة ظروف السوق .

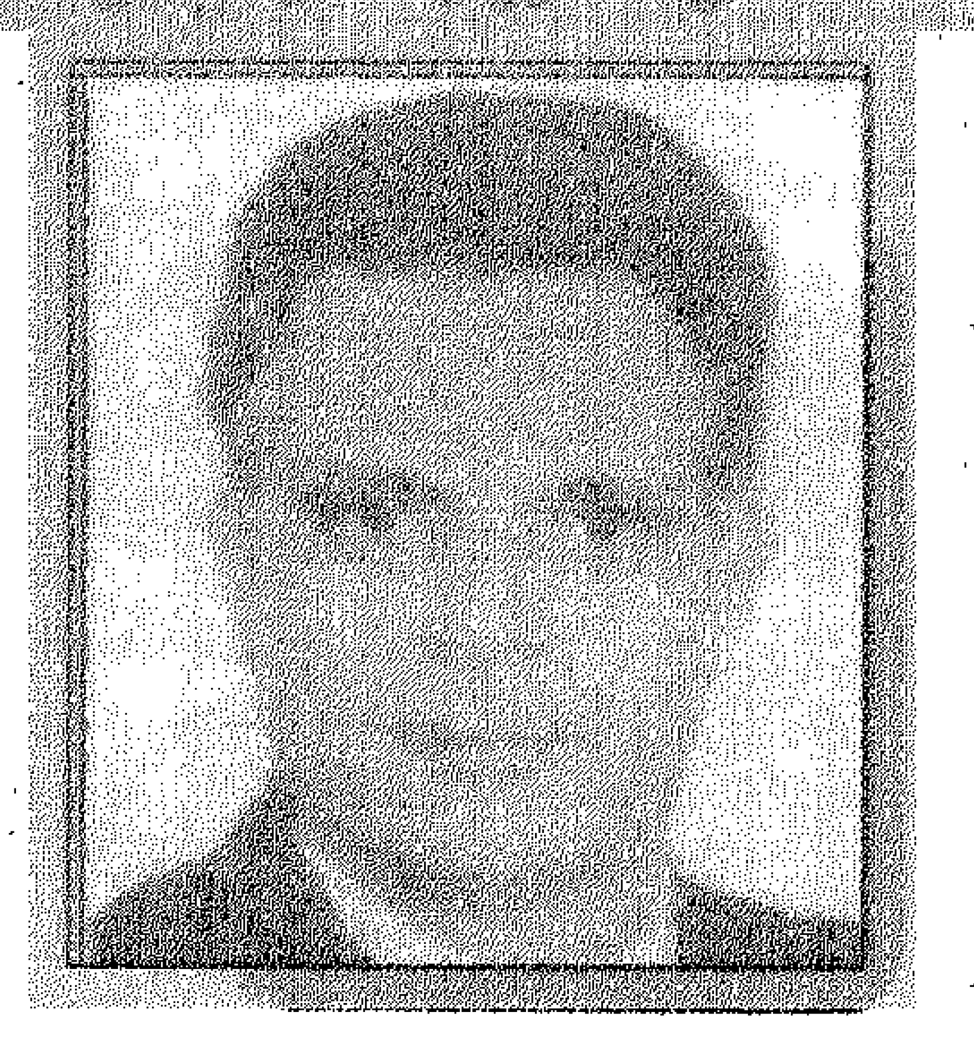
التخطيط لزيادة الإنتاج :

أوضح اللواء / فتحى سرور أنه رغم وجود نوع من الإنكماش فى الإستيراد إلا أن الشركة قد تعدت الإنتاج المستهدف فقد حققت أكثر من نصف مليون حاوية للعام الثالث على التوالى .

وتسعى الشركة بعد الإنتهاء من تجهيز المرحلة الثانية من محطة الدخيلة إلى زيادة المستهدف فى الإنتاج وتحقيقه بإذن الله وبما يدعم الإقتصاد القومى .

الشركة تحصل على الإصدار الجديد لشهادة الآيزو:

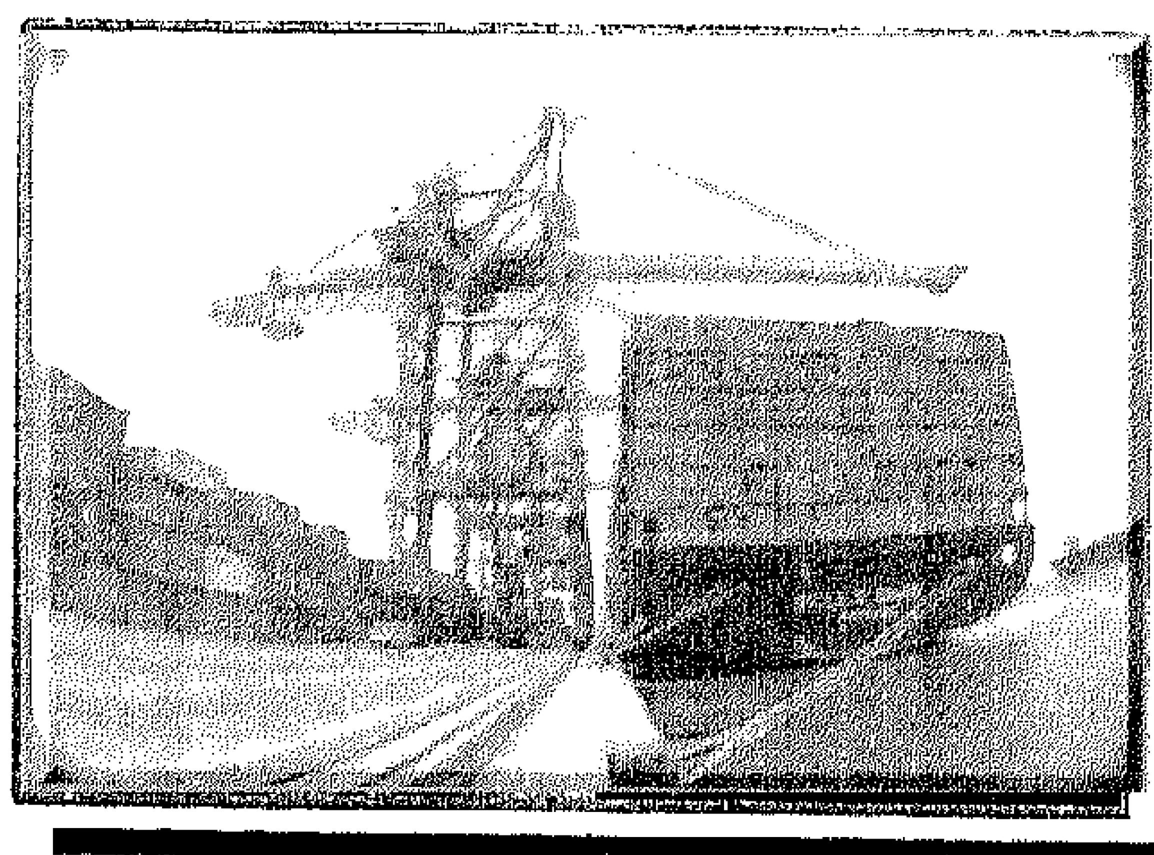
وفى مجال توكيد الجودة فإن الشركة هى أولى شركات الحاويات التى حصلت على شهادة الأيزو ٩٠٠٢ لسنة ١٩٩٤ وقد حصلت الشركة بالفعل فى شهر فبراير من هذا العام على شهادة المواصفة ٩٠٠١ لعام ٢٠٠٠ حيث



اللواء مهندس / فتحى

أنها تترجم سياسات الشركة إلى أهداف مقاسة وتؤكد على التحسين المستمر فى معدلات الأداء والأفصاح عن سياسات العمل للأنشطة المختلفة مما يمكن للشركة من الوصول لأقصى درجات الجودة كما تسعى الشركة فى الوقت الحالى للحصول على شهادة الجودة الخاصة بالسلامة والصحة المهنية رقم OHSAS 18001: ١٩٩٩ فى آخر العام.

وفى مجال الخدمات الإجتماعية والرياضية فإن الشركة ترعى العاملين ببرامج خدمية متعددة فى المجالات الصحية والإجتماعية .. هذا وقد حقق الرياضيون بالشركة إنجازات كبيرة في دورى الشركات وعلى مستوى الجمهورية وخاصة فى تنس الطاولة والسلة.



محطة حاويات الاسكندرية

رصيف ٤٩/٥٤ ميناء الاسكندرية صندوق بريد الجمرك / الاسكندرية ج.م.ع

تليفون : ٤٨٠٤١١١ - ٤٨٨٠٩٢٠ - ٤٨٧٥٠٨٥ - ٤٨٧٧٩٤٩(٠٣)

تلكس : 54566 A.C.H.UN فاكس : ٤٨٦٢١٢٤(٠٣)

e-mail:support@alexcont.aast.edu

محطة حاويات الدخيلة

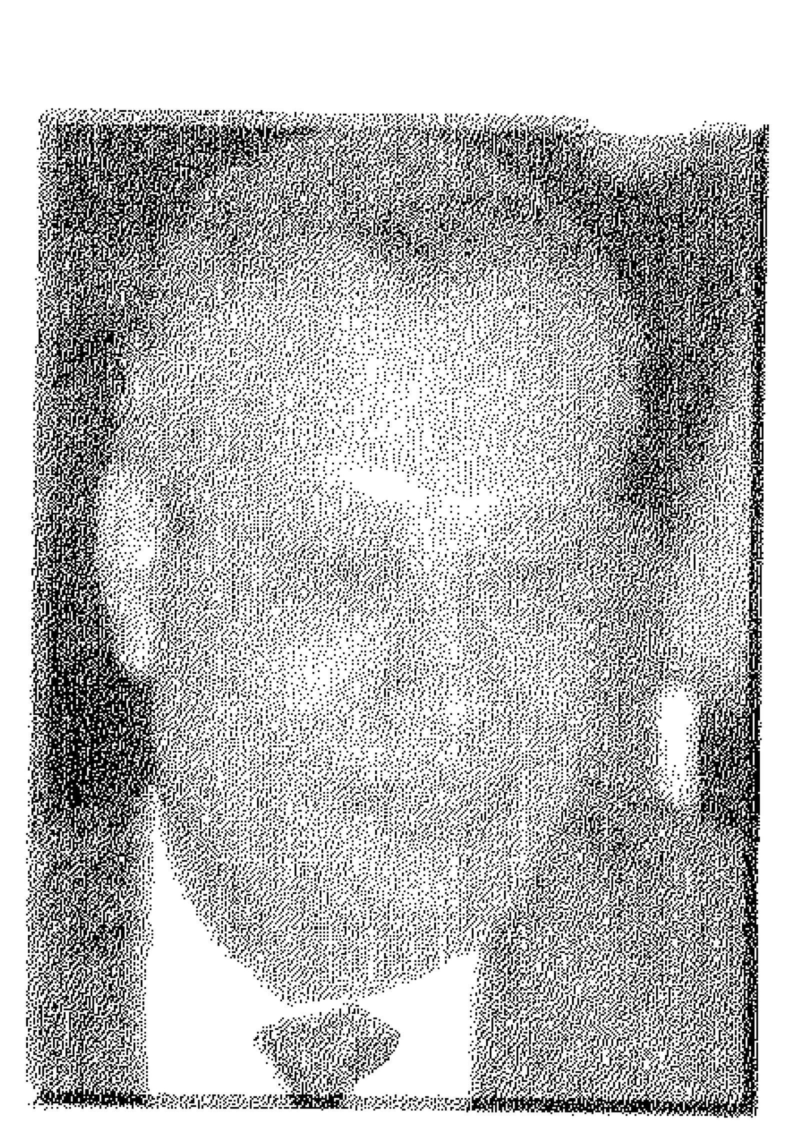
رصيف ٩٦ ميناء الدخيلة صندوق بريد الدخيلة / الاسكندرية ج.م.ع

تليفون: ٣٠٨٢١٦٩ - ٣٠٨٢١٣٥/ ٣٠٨٤٥٨٨/ ٣٠٨١٢٤٩(٠٣)

تلكس: 55472A.C.H-UN فاكس: ٣٠٨٥٠٥٢(٠٣)

website:www.alexcont.aast.edu





الدكتور
عاطف عبيد



الرئيس
محمد حسني مبارك

تنفيذاً لقرار

السيد معالي وزير النقل مهندس/ حمدي الشايب

بقصر الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية

على السفن الرافعة للعلم المصرى

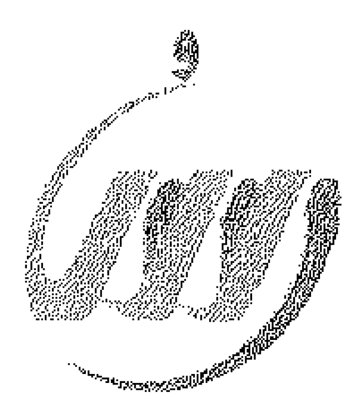
تعلن كل من



UNITED FEEDER SERVICES L.P

كبرى شركات النقل البحرى لسفن الروافد فى البحر المتوسط

و



MAHONEY SHIPPING & MARINE SERVICES

ماهوني للملاحة والخدمات البحرية

أعرق شركات القطاع الخاص المصرى فى مجال النقل البحرى

عن توقيع إتفاق

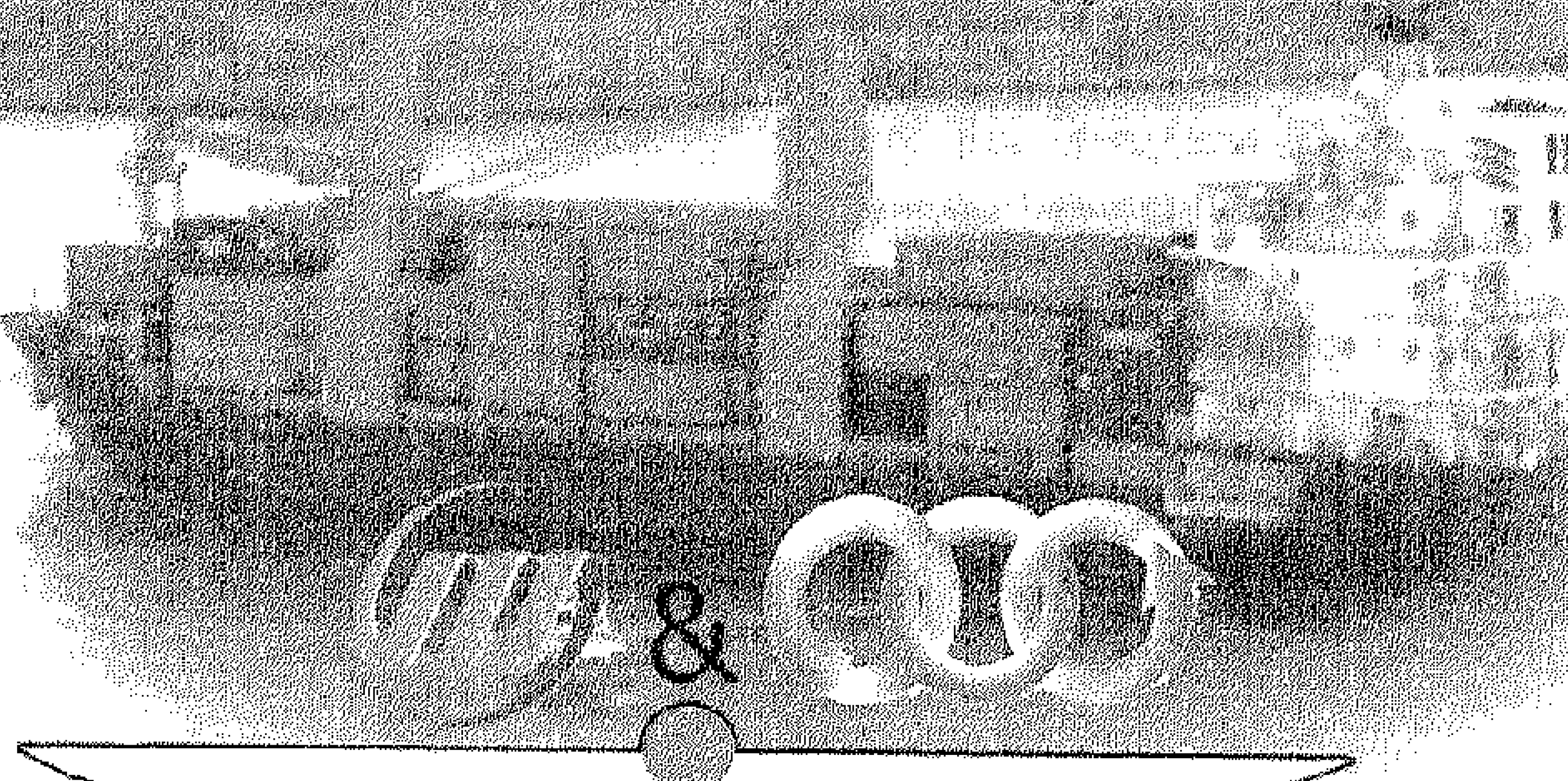
بتشغيل السفينة "EGY PRIDE"

الرافعة للعلم المصرى بحمولة ٣٢٥ حاوية ٢٠ قدم مكافئة

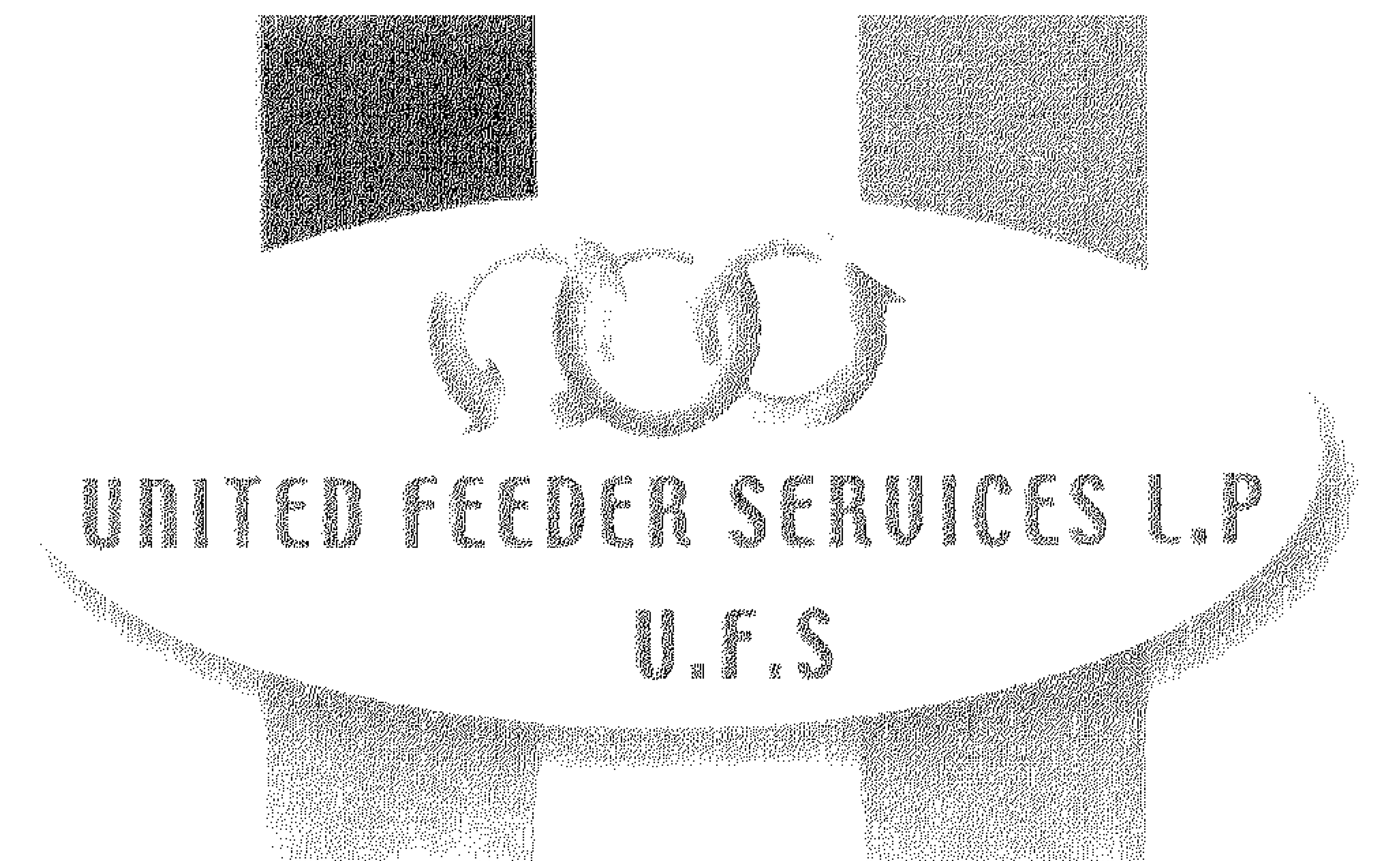
كأول سفينة ساحلية مصرية متخصصة لنقل الحاويات بين الموانى المصرية

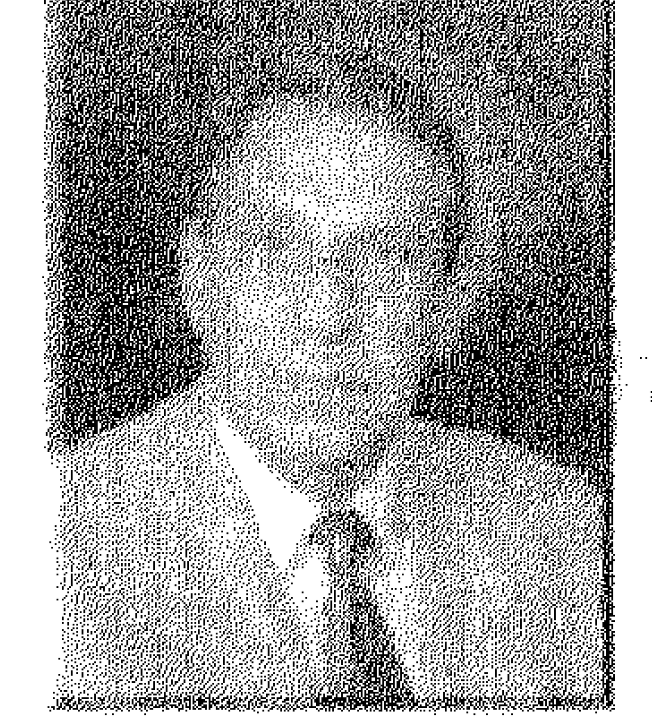
بورسعيد / الدخيلة / الإسكندرية/ دمياط

برحلات أسبوعية منتظمة



EGY PRIDE



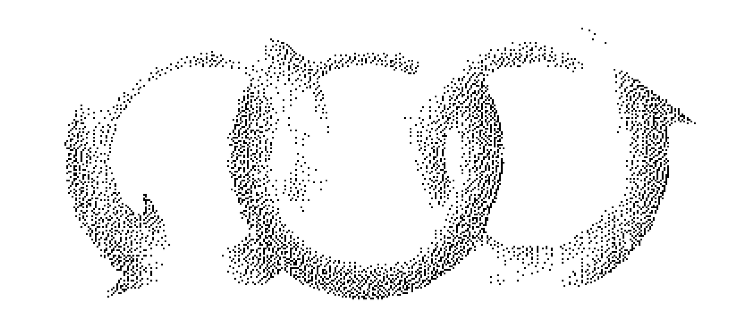


ADM. ESSAM BADAWY



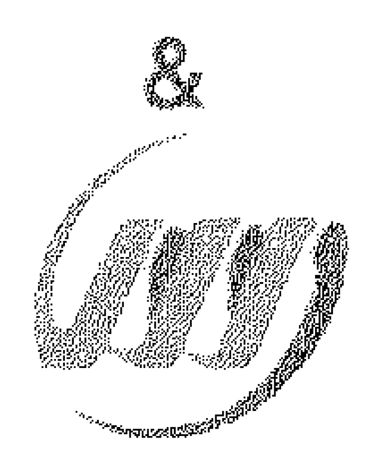
ENG. HAMDY ELSHAYEB

ACCORDING TO THE DECREE OF H.E
MINISTER OF TRANSPORT
ENG/ HAMDY ELSHAYEB
TO LIMIT THE EGYPTION CABOTAGE TO THE EGYPTIAN FLAG VESSELS
BOTH OF



UNITED FEEDER SERVICES L.P
THE GREATEST FEEDER OPERATORS IN THE MEDITERRANEAN

&

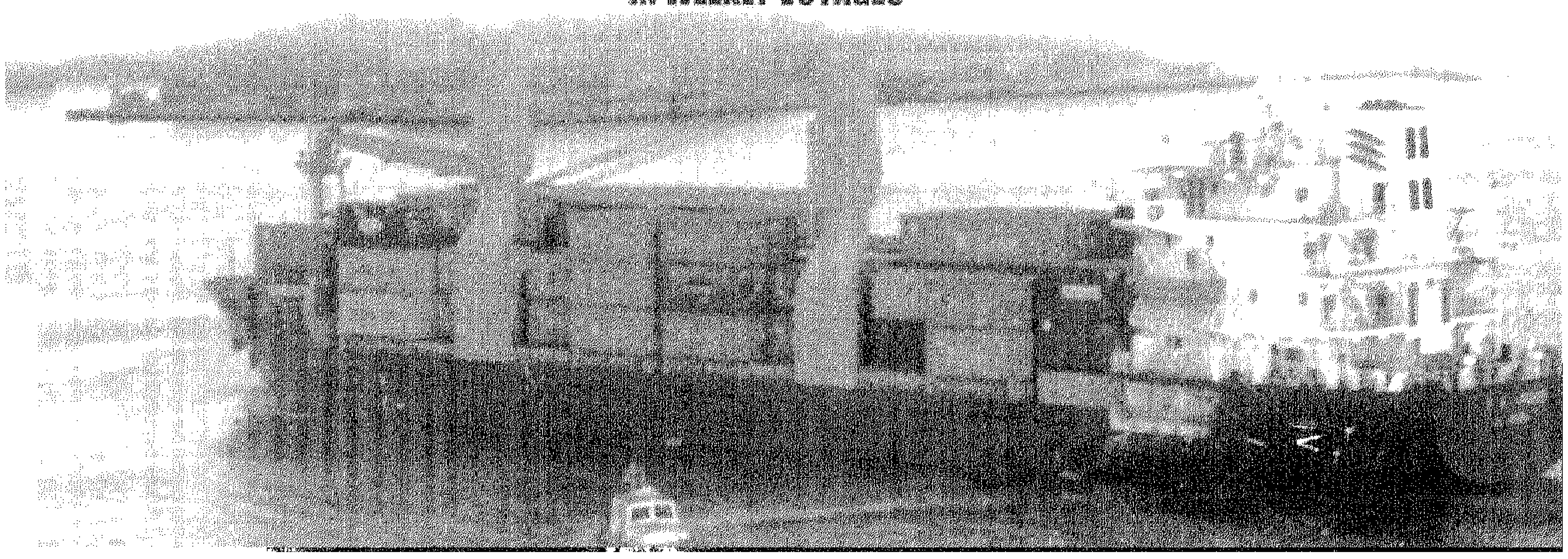


MAHONEY SHIPPING AND MARINE SERVICES
ANNOUNCED THAT
THEY SIGNED AN AGREEMENT CONFIRMING THE EFFECTS OF
THE DECREE OF
H.E. MINSITER OF TRANSPORT THROUGH OPERATING

M/V: "EGY PRIDE"

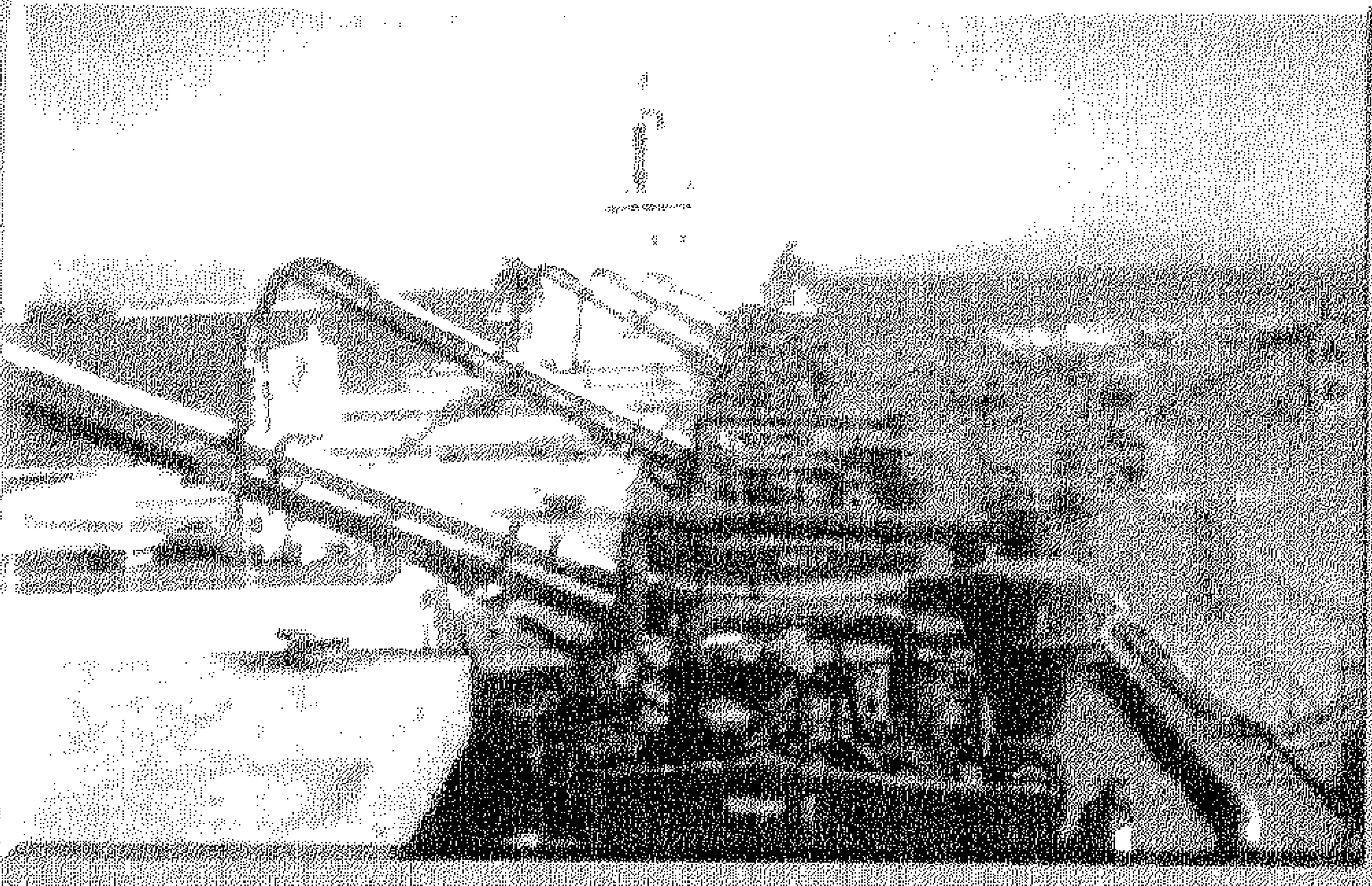
OF EGYPTIAN FLAG WITH CAPACITY OF 325 TEUS
AS THE FIRST COASTAL EGYPTIAN VESSEL
IN TRANSPORTING CONTAINERS BETWEEN THE EGYPTIAN PORTS

PORTSAID/ DEKHILA/ ALEXANDRIA/ DAMIETTA
IN WEEKLY VOYAGES













نبذة مختصرة عن أنشطة الشركة الحالية

حصلت الشركة على شهادة الايزو ٩٠٠٢

تمتلك الشركة :

رئيس مجلس الإدارة
عبد العزيز محمد أحمد عبد العزيز

e-mail:africa@cns-egypt.com

مذكرة جمعية رجال أعمال إسكندرية

بموضوعات عاجلة إلى لجنة تطوير السياسات الجمركية

سبق وان وجهت إنترناشيونال الدعوة إلى الجميع للمشاركة فى تطوير جمارك مصر بالراى والراى الآخر .. تلك المشاركة هى دعوة من رئيس لجنة التطوير بمصلحة الجمارك عبر صفحات المجلة. . . والسطور التالية ارسل بها أ/ محمد عبد الفتاح رجب رئيس جمعية رجال الاعمال بالإسكندرية إلى الأستاذ/ عادل رضوان - مدير مشروع التطوير
يستعرض فيها سيادته مجموعة من الملاحظات والنقاط الهامة شارحاً إياها للأسترشاد وإبداء الرأى وسنقوم بالمرور سريعاً على هذه الملاحظات

أولاً: المادة ٩ من قانون الإعفاءات الجمركية التى تجرم التصرف في الأصناف المتمتعة بإعفاء كلي أو جزئى أو بتخفيضات فى التعريفة الجمركية أو كانت خاضعة لحكم المادة (٤) من هذا القانون وتمتعت بالفئة الموحدة ٥٪.

ثانياً: الأصل طبقاً للمادة (١٠١) من قانون الجمارك أن الآلات والمعدات التى ترد بصفة مؤقتة للعمل داخل البلاد، يتم الإفراج عنها دون تحصيل الضرائب والرسوم بشرط تقديم ضمان بقيمتها تقبله مصلحة الجمارك يرد فور التصدير.

ولكن بعد صدور قانون الإعفاءات الجمركية رقم ١٨٦ لسنة ١٩٨٦ قد فرضت المادة ٨ من هذا القانون ضريبة بمعدل ٢٠٪ سنوياً من الضرائب والرسوم المقررة على الآلات والمعدات الواردة للعمل أو التأجير داخل البلاد.

ثالثاً: التخفيضات الجمركية طبقاً للمادة ٦ من القرار بقانون رقم ٣٥١ لسنة ١٩٨٦ وتعديلاته التى تمنح تخفيضات للمكونات الواردة للتجميع تتناسب مع نسبة المكون المحلى. كانت سبباً فى تشجيع صناعة السيارات فى مصر بل وفى تجميع العديد من الآلات والأجهزة المنزلية.

رابعاً: مواد التعبئة والتغليف كانت لا تخضع لنظام السماح المؤقت حتى لو أخطأ الموظف وقبل بشأنها شهادة جمركية وقيدها بدفتر السماح المؤقت وبالتالى فإن التصرف فيها فى السوق المحلى بعد تعبئتها بإنتاجه لا تخضع لأى مخالفة ولكن تستحق عليها الضرائب والرسوم طبقاً للمادة (١٠١) من قانون الجمارك والقرار الوزارى ٦ لسنة ١٩٨٦.

خامساً: يجب أن يكون أداء مصلحة الجمارك على نفس مستوى تيسير الحكومة فليس من المنطقى ألا تصدر تعليمات لجميع المواقع تؤكد على سريان مدة أذون الإفراج الصادرة قبل صدور القانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ واعتبارها سنتين وتمد سنتين دفعة واحدة. لأن ما صدر من تسهيلات فى هذا القانون جاء لرفع المعاناة عن المصدرين فى عملية تجديد إذن الإفراج والوقت الضائع والمشاكل المترتبة على تعطيل التصدير حتى يتم التجديد.

سادساً: نكرر الشكر والتقدير باسم المصدرين للأستاذ الدكتور/ عاطف عبيد الذى أصدر اللائحة التنفيذية لقانون تنمية التصدير وقرر الاكتفاء بخصم ٢٥٪ فقط من قيمة الرسوم الجمركية من سقف الضمان الخاص بالمصدر وذلك بالنسبة لجميع مستلزمات الإنتاج المفرج عنها بنظام السماح المؤقت فيما عدا الأقمشة إذ ترفع النسبة إلي ٥٠٪ خمسون بالمئة بل ووجه برد الرسوم أو الضمانات فور التصدير بالاستعانة بالحاسبات الآلية.

سابعاً: البضائع المهملة التى اضطر أصحابها لتركها تباع بنظام المهمل بسبب الضم الجزافى أو التقدير الحكمى وضاع وقت أصحابها فى التظلمات بدرجاتها المختلفة وتراكمت عليهم الغرامات والأرضيات فعجزوا عن سحبها من الجمارك وتم قيدها بالمهمل وتم بيعها بالمزاد العلنى:

هل من حل يستند للقانون والمنطق وتوحيداً للمعاملة: بعض المواقع يقوم بتوزيع الحصيلة الإجمالية للبيع بين القيمة والضرائب والرسوم ثم يقوم بخصم نسبة الـ ١٠٪ من الإجمالي من صافى حصيلة البيع، وما قد يستحق من أرضيات، والبعض الآخر يقوم ببيع البضاعة بما قد يوازى قيمة الضرائب والرسوم المقدرة أصلاً أو أقل من ذلك ولا يتبقى شيئاً لصاحب الشأن أو حتى الأرضيات.

ثامناً: أحياناً يتم الخلط بين مفهوم المادة ١٢٣ من القانون الجمركى والمادة ١١٨ من ذات القانون. هل يجوز أن يكون اختلاف القيمة والنوع عند الاستيراد مخالفة جمركية ولا يكون كذلك عن التصدير إذا ظهر اختلاف أثناء كشف وتثمين الرسالة المصدرة، إذ تعتبر بعض المواقع أن اختلاف النوع أو القيمة عند التصدير بنظام الدروباك أو السماح المؤقت شروع فى رد رسوم بدون وجه حق.

تاسعاً: كانت نسبة الكشف فى خلال فترة معينة ٥٠٪ بعد رفع الحظر عن الاستيراد، وقتها كانت بعض المواقع لا تلتزم بالنسبة لعدم الاقتناع بل تعدى الأمر إلى استخراج استمارة جرد من واقع بيان المشمول، ثم خفضت النسبة إلى ١٠٪ فقط بشرط وجود فواتير أصلية موضح بها مراقيم الأصناف:

البعض يكشف ١٠٪ من كل حاوية بعد حصر العدد والبعض الآخر يكشف حاوية من عشر حاويات، الحالة الأولى تعتبر من قبيل كشف الجميع أما الحالة الثانية فهى الحالة المنطقية التى تعتمد على فكرة الإدارة بالمخاطر ولا تتعارض مع نصوص القانون الحالى الذى أعطى مدير عام الجمارك الحق فى الإفراج بدون معاينة - من أجل تعضيد نظام ما يسمى الإفراج المسبق - والمعروف فى القانون الحالى بالسحب المباشر من الباخرة أو تحت الشكة، ولو أحسن التطبيق يمكن أن تصبح الموانى المصرى موانى مفتوحة دون تعديل تشريعى نأمل إصدار تعليمات عاجلة بكشف حاوية من كل عشر حاويات واعتبار الحاوية طرد كبير وتعامل معاملة الطرد السليم إذا وصلت بحالة ظاهرية سليمة وكانت أختامها سليمة.

عاشراً: فى كل مناسبة لتعديل التعريفة يتم تخفيض أو زيادة بعض الفئات لتشجيع أو حماية بعض الصناعات وقد يترتب على ذلك تشوهاً جديداً، ومن وجهة النظر العملية أن العلاج الشامل هو الذى يطبق على كافة الصناعات دون تفرقة فى درجة الحماية.

حادى عشر: تمتع الواردات من منشأ إحدى الدول العربية بتخفيض قدره ٥٠٪ من فئة الضريبة المقررة بدول التعريفة، كما تتمتع الواردات من دول الكوميسا بتخفيض وصل إلى ٩٠٪ وفى الحالتين يشترط أن تصل نسبة المكون المحلى والأيدى العاملة بدولة المنشأ ٤٠٪.

ثانى عشر: نص المادة ١١٧ من قانون الجمارك المعدلة بالقانون ١٧٥ لسنة ١٩٩٨ بناء على حكم المحكمة الدستورية العليا قد أصبح مصدراً لزيادة الحصيلة على حساب المستوردين بتحميلهم رسوم وغرامات العجز والزيادة عما ورد بقائمة الشحن وذلك رغم أن المستورد ليس مسئولاً عن تقديم قائمة الشحن وليس مسئولاً عن أى بيانات ترد لها وحتى لو جاء خطأ الربان بسبب خطأ الشاحن فالمستورد ليس مسئولاً عن أي منهما ومع ذلك فإن الجمرك يضغط على المستورد ويحجز بضاعته إذا لم يسدد الرسوم والغرامة نيابة عن الربان نتيجة للاعتقاد الخاطئ بأن البضاعة ضامنة للغرامات والتعويضات، طبقاً للمادة ١١٩ من قانون الجمارك المعدلة بالقانون ١٦٠ لسنة ٢٠٠٠ لتواكب متطلبات العصر فأصبحت وسيلة تمكن الجمرك من الحصول على ما قد يكون مستحقاً له على طرف قوى من طرف ضعيف بالضغط عليه وحجز بضاعته حتى يسدد الغرامة والتعويض والرسوم نيابة عن الربان. كيف تكون بضاعة المستورد ضامنة للغرامات التى يرى الجمرك إنها مستحقة على الربان؟!!

الأهم من ذلك أن المادة ١١٧ واضحة جداً وفرضت العقوبة للنقص أو الزيادة فى عدد الطرود فإذا جاء عدد الطرود مطابقاً فأين المخالفة. هناك من يطابق وزن الطرود الفعلى بالوزن بقائمة الشحن، لماذا تجرى هذه المقارنة مادامت البضاعة ليست منفرطة؟

الوزن مطلوب فقط فى البضائع المنفرطة (الصب) لأن الحصر يكون بالوزن، أما فى حالة الطرود فالعبرة بعدد الطرود فقط.

ماذا لو وصلت جميع الطرود بحالة ظاهرية سليمة وكان المشمول ناقصا؟ أو كانت فارغة تماماً كما حدث فى حاويات بورسعيد، هل سيطالب المرسل إليه برسوم وغرامات البضاعة التى لم ترد بالحاويات!!

وهل ستكتفى الجمارك بالتحفظ على الحاويات الفارغة التى وصلت بأختام سليمة، وما هو خطأ الخط الملاحى؟

هل يوجه أى اتهام للربان عند النقل بالحاويات رغم تحفظه ببوليصة الشحن عند ذكر عدد الطرود. كيف يسأل الربان عن أى عجز أو زيادة عما أبلغ به من قبل الشاحن من حيث عدد الطرود بالحاوية؟

هل يجوز أن تصبح الحاوية المطابقة لشروط اتفاقية النقل بالحاويات أقل قدراً من الصندوق الخشبى المضروب عليه شنابر صلب أو الكرتونة المغلقة بالشرائط اللاصقة؟ كيف يستطيع المستورد أن يرجع على الربان بالرسوم والغرامات التى سددها جبراً للجمارك وهى أصلاً غير مستحقة على الربان لأنه لم يرتكب أى مخالفة.

هل سيستمر هذا الوضع دون تعليمات مكتوبة متشددة أو مخففة حتى تنتهى لجنة التطوير من إعداد القانون الجديد الذى يواكب متطلبات العولمة، ومن يضمن أنه سيصدر مواكباً للعصر؟

ثالث عشر: رغم أن مصلحة الجمارك توزع دليل القيد بسجل المتعاملين مع الجمارك بدون مقابل مع استمارة القيد بهذا السجل وموضح بمقدمة الدليل عدم مطالبة المتعاملين بأصول أو صور المستندات السابق تقديمها لإدارة القيد بالسجل إلا أن جميع المواقع أو غالبيتها قد عدلت عن هذا الالتزام وأصبحت تطالب المتعاملين بالأصول مرة ثانية وكأن عملية القيد ليس لها قيمة.

رابع عشر: من الأمور التى كانت مستقرة بالجمارك أن الفاتورة مكملة لإقرار صاحب الشأن ويعفى من غرامة القيمة إذا جاء تقدير الجمرك فى حدود أيهما أعلى، أيضاً فإن بيان التعبئة يعتبر مكملاً للفاتورة فإذا كانت الكميات الواردة بهذا البيان أكثر مما ورد بالفواتير فلا تحصل غرامة زيادة مشمول ولكن تحصل غرامة قيمة إذا نتج عن الزيادة في المشمول زيادة في القيمة بأكثر من ١٠٪.

خامس عشر: الإقرارات الجمركية المقدمة عن بضائع سماح مؤقت أو ترانزيت أو بضائع منقولة بنظام الترانزيت إلى المناطق الحرة أو المستودعات الجمركية، جميع هذه البضائع معفاة من الضرائب والرسوم ولكن يجب تقديم ضمان يقبله الجمرك لما قد يحدث أثناء النقل وهى تخضع لغرامة القيمة أو غرامة زيادة المشمول إذا ظهرت أثناء المعاينة. وهناك استفسار حول هل يكتفى بتعلية الضمان بقيمة الغرامة فى الحالتين أم فى حالة غرامة القيمة فقط؟

سادس عشر: من المعلوم أن الجمرك لا يعتد بأى عجز فى البضاعة يظهر لصاحبها بعد الإفراج عنها وحتى إذا ورد بدل العجز من المورد بعد ذلك فلا يعتد به وتحصل عنه الضرائب والرسوم ولكن قد يحدث العكس وتظهر زيادة فى المشمول داخل الطرود وقد تكون هذه الزيادة إكرامية من المورد بدون قيمة أو نتيجة للخطأ فى العدد أو غير ذلك ويتجاوز عنها المورد. لماذا يصر الخبرة الحسابية على تحصيل الرسوم عن الزيادة التى تظهر ببطاقات الصنف ولا ترد الرسوم عما قد يظهر بها من عجز؟ وخصوصاً إذا كانت الزيادة كما سبق الإشارة من قبيل الخصم العينى أى تكون بدون قيمة. الأهم من ذلك البعض يطالب بالرسوم والغرامة والبعض يطالب بالتعويض باعتبار الزيادة مهربة؟ ونأمل الرد على جميع هذه الأوضاع.

سابع عشر: نوجه الشكر والتقدير للأستاذ/ محفوظ العرجاوى الذى أصدر القرار رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ كبديل للقرار ٣٤ لسنة ١٩٨٥ المنظم لبعض مشاكل إدارة قوائم الشحن. فوضع الأمور فى نصابها ورفع المعاناة عن جميع المتعاملين مع الجمارك.

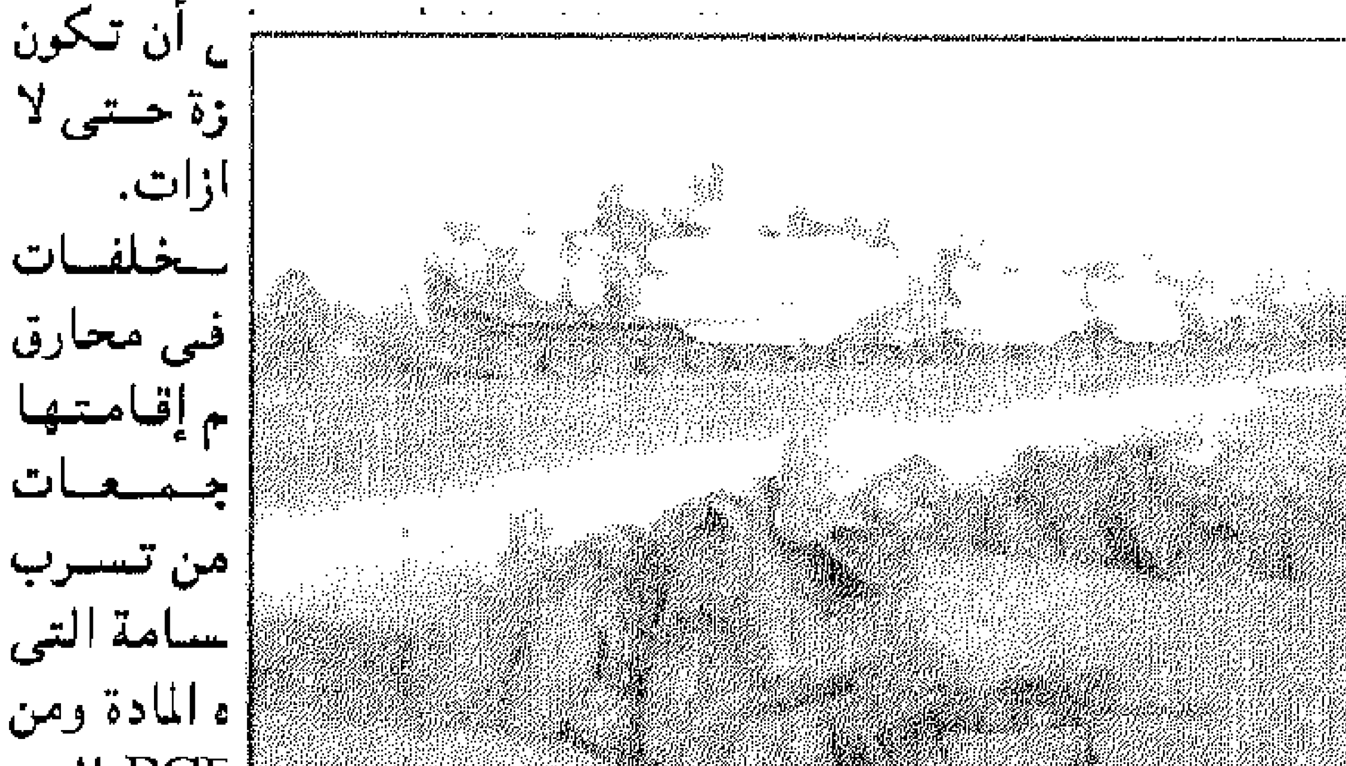
هذه بعض المشاكل العاجلة التى تحتاج إلى حلول سريعة للمتعاملين مع الجمارك. وقد لا تحتمل الإنتهاء من برنامج الإصلاح والتطوير لعلاجها إذا كانت هناك قناعة بكونها مشاكل حقيقية.

البيئة النظيفة .. شريان الحياة

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

الماء والهواء من نعم الله التي لا تحصى ولا تعد .. وهما من مكونات البيئة التي تعيشها الكائنات باختلاف أنواعها لتمنحها الحياة .. وبدلا من الحفاظ على البيئة نظيفة صالحة للحياة تسبب الإنسان في تلوثها. وافترى على هذه النعمة حتى أصبح التلوث في ازدياد خاصة بعدما أثبتت الدراسات المناخية أن ارتفاع درجة حرارة الأرض خلال النصف قرن الماضي يرجع إلى الاضطرابات التي تحدث في توازن طاقة الأرض، واختلاف العوامل المناخية نتيجة للنشاط البشري الذي يؤدي إلى زيادة تصاعد الغازات الكربونية وغاز الميثان المتسبب في الاحتباس الحراري داخل الغلاف الجوي ..
لقد تأكد أن التلوث الهوائي من أخطر أنواع التلوث لأن من أهم عناصره الجسيمات الدقيقة العالقة والرصاص وثاني أوكسيد الكبريت..

التحذير ...
لقد سبق ...
مسلم شلتوت ...
مركز بحوث ...
بمعهد بحوث ...
بمدينة السادات ...
حرارة الهواء ...
١٥ درجة ...
سطح البحر ...
سم في البحر ...
عام ٢٠٢٥ ...



الصناعية الكبرى وعلى راسها الولايات المتحدة الأمريكية بالمعاهدات الدولية التي نادت بتقليل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري الذي ينتج من الاستخدام المكثف للوقود الاحفوري (الفحم والبترول) في المصانع وغيرها من الأنشطة الإنسانية، وحذر الدكتور شلتوت من ارتفاع درجة الحرارة التي تمر بها الأرض نتيجة لتلك الانبعاثات والتي من أخطرها غاز ثاني أوكسيد الكربون حيث تنتشر في الجو وتمنع ضوء الشمس «الأشعة تحت الحمراء» من الفضاء الخارجي المحيط بالأرض مما يؤدي إلى حبس الحرارة فوق سطح الأرض وبالتالي ارتفاع درجة الحرارة.

أخطر ملوثات البيئة وعلاجها

تعتبر المخلفات الصلبة والنفايات الخطيرة من أهم العوامل الضارة بالبيئة وصحة الإنسان حيث أكد الخبراء أنه من الواجب على المنشآت الالتزام بالقوانين البيئية، كما أن على الحكومات الإسراع في التخلص من هذه المخلفات والنفايات، وتحاول معظم الدول بشتى الطرق التخلص منها عن طريق:

* إقامة مدافن صحية للنفايات في الأماكن المتطرفة والبعيدة عن التجمعات السكانية.

* إعداد المحارق اللازمة للتخلص ... أن تكون ... زة حتى لا ... ازات.

... مخلفات في محارق ... م إقامتها ... جمعات من تسرب ... سامة التي ... ء المادة ومن PCE التي تسبب الاضرار البالغه بالجهاز التنفسي ورئة الإنسان، وتساعد على نمو الخلايا السرطانية.

* دفن المواد المشعة والنفايات الذرية في مدافن بعيدة عن العمران مبطنة الجدران بالرصاص ومواد لا تسمح بالتسريب وتكون عميقة، وتعتبر رواسب تكرير البترول مثل الباريوم المشع وغيره من أهم مصادر النفايات المشعة.

* تستنزف عوادم الطيران طبقة الأوزون عن طريق الغازات المنبعثة من الطائرات كالميثان وأكاسيد الكربون التي تزيد من تركيز الغازات الكربونية في الغلاف الجوي مما يؤدي إلى مزيد من الغيوم وبالتالي التغير المناخي، وقد سبق أن طالب بروتوكول كيوتو عام ١٩٩٧ الدول وخاصة الصناعية بعقد اتفاقيات دولية لمواجهة هذه المشكلة بتقليل عوادم الطائرات وخاصة الغازات الكربونية، كما نادت الجمعية الدولية لحماية البيئة عام ٢٠٠١ بضرورة وضع الشروط اللازمة للحد من تأثير عوادم الطائرات على البيئة، ووضع المقترحات وايجاد الحلول العملية للحد من انبعاثها بقدر الإمكان، وذلك عن طريق استخدام الأساليب التكنولوجية الحديثة لتطوير محركات الطائرات للإقلال من معدل احتراق الوقود، وبالتالي التقليل من العادم الناتج عنها.

وبالرغم من الأبحاث والدراسات التي تناولت كيفية تقليل انبعاث أكاسيد النتروجين الصادرة من الطائرات النفاثة إلا أن خبراء صناعة الطائرات يرون أن حماية البيئة من عوادم الطيران يتطلب فترة تتراوح بين ٢٥ و٣٥ عاماً لحلها حيث لازال هناك الكثير من التأثيرات البيئية معلقة مثل انبعاث الأكاسيد النتيروجينية على سطح الأرض أو طبقات الجو العليا، وكذلك التلوث الضوئي الناتج عن الطيران، هذا علاوة على أنه من الصعب الاستغناء عن الكيروسين كوقود للطائرات.

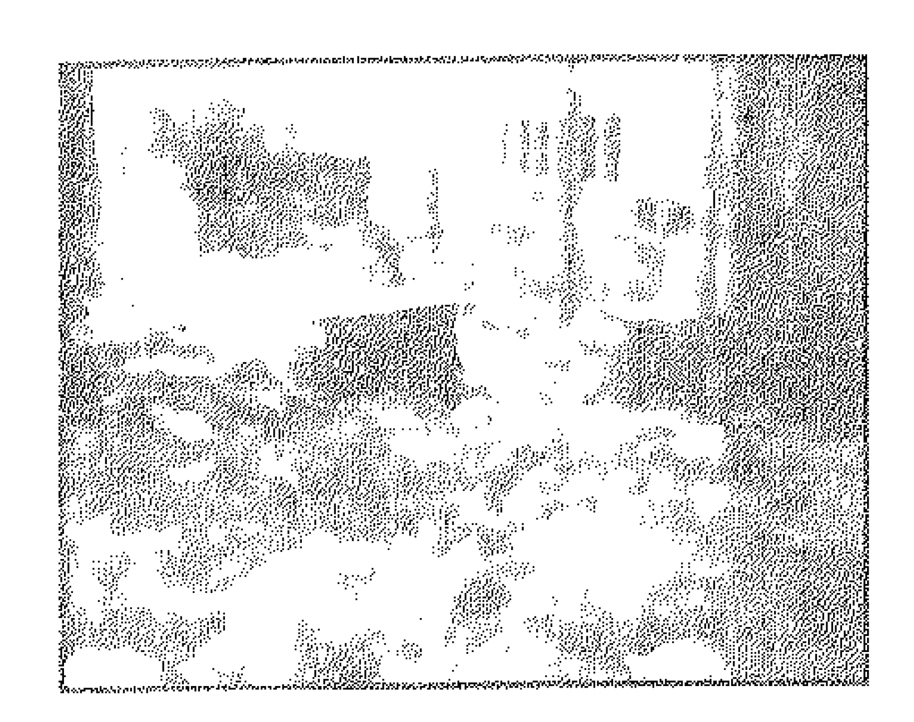


الحروب سبب الدمار البيئي والإنساني

عقد اجتماع المنتدى الإعلامي العربي للبيئة والتنمية في بيت الأمم المتحدة (الاسكوا) بالعاصمة اللبنانية بيروت وضم الإعلاميين من الأقطار العربية بغرض وضع استراتيجية موحدة ينطلق منها الإعلام العربي البيئي لتحقيق التنمية المستدامة في الأقطار العربية، وقد كشف الدكتور حسني خردجي الخبير الدولي في إدارة البيئة والتنمية المستديمة ما أسفرت عنه الحروب الخليجية السابقة من دمار بيئي في المنطقة، والآثار البيئية المرتقبة نتيجة الحرب على العراق والتي يتوقف مداها على حجم ومسرح العمليات العسكرية، فالدمار البيئي سيصيب البيئة البحرية بسبب التلوث النفطي، كما أن الثروة السمكية وحركة الملاحة سيتأثران إذا احتضنت منطقة شمال الخليج حقوق الألغام، علاوة على الدمار والشلل الذي سيلحقان بالمنطقة متى كانت البيئة البحرية مسرحاً للعمليات العسكرية بدءاً من مياه الشرب ومصادر الطاقة حيث تعوق المركبات النفطية عملية تحلية المياه خاصة وأن مواد الحرب الكيميائية لا تذوب في الماء بل تصبح مصدراً مستمراً وثابتاً لكميات تدخل محطات المياه يصعب معها تقدير مدى خطورتها.

محاولة لتعديل قانون البيئة الأمريكي

لقد شهد الكونجرس الأمريكي جلسة حامية دارت حول قانون البيئة الأمريكي والمطالبة بتعديل القانون الذي ...اء أي عمليات تعرض الإنسان ... للخطر بسبب الآثار البيئية السلبية لهذه العمليات، خاصة بعد خوض الولايات المتحدة حرباً ضد الإرهاب داخل وخارج أمريكا، وما سينتج عن هذه الحرب من الآثار البيئية، إلا أنه عندما تم طرح نصاً جديداً للتصويت عليه يقضي باستثناء الجيش الأمريكي من بعض البنود الصارمة لقانون البيئة - ثار بعض المدافعين عن البيئة على هذا الاستثناء باعتباره دافعاً للجنود للتخلص من بقايا الأسلحة والمواد المشعة والمقذوفات بدفنها في الأرض أو المناطق المحمية أو التخلص منها في البحر مما يهدد الحياة البرية



والتنوع البيولوجي، وانتهى الأمر برفض الكونجرس التعديل المقترح بعد تصويت الديموقراطيين ضده بالرغم من موافقة الجمهوريين عليه.

البيئة النظيفة صديقة السياحة

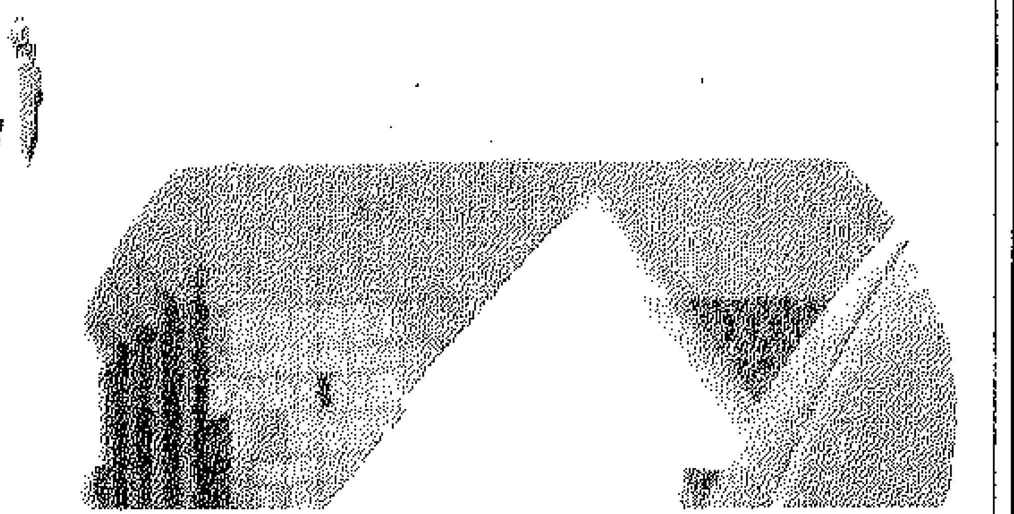
تلعب البيئة النظيفة دوراً حيوياً في تنمية الجذب السياحي الذي أصبح ركناً رئيسياً في الاقتصاد على مستوى العالم، فالعلاقة بين السياحة والبيئة تمثل توازن دقيق بين التنمية وحماية البيئة، ولذا تضع صناعة السياحة العالمية في أولى اهتماماتها البيئة، كما أن الخبراء يدعون للتركيز على الوعي البيئي والسياحي وتنميته، بجانب وضع استراتيجية للسياحة والبيئة تتماشى مع أهداف منظمة السياحة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، والتخطيط طويل الأجل والسليم بيئياً للحد من مصادر التلوث سواء الصناعي أو الاجتماعي، وايجاد الحلول المناسبة لتطوير وتنمية السياحه البيئية لتحقيق التوازن في العلاقة بين السياحة والبيئة، ولن يتأتى ذلك إلا عن طريق تشجيع الاستثمار في مجال السياحة والبيئة، والحفاظ على طبيعة مناطق التنمية السياحية.

ولما كان الاهتمام السياحي بالبيئة يسهم في خفض النفقات وتحقيق الأرباح فقد قامت المجموعات الكبرى المالكة للفنادق في العالم بتعيين مسئولين عن البيئة فيها، وتشكيل نوعيات من الإدارة بهـ... حماية البيئ... وإصدار نشرة ربع سنوية تحوى معلومات عن البيئة في جميع أنحاء العالم، وذلك بعدما تأكدت هذه المجموعات من أن هناك أعداد كبيرة من السياح ترغب في قضاء عطلاتها بالأماكن السياحية صديقة البيئة، كما قامت مجموعات فندقية بتنظيم حملات لتنظيف أودية الأنهار والشواطىء ... لغرض.

...برة

... تعاني من كارثة تلوث البيئة بعدما أصبحت تمثل خطورة على صحة كل الكائنات. وقد أصبح الاهتمام بالبيئة ضرورة ملحة لا غنى عنها، ولذا فإن الأمر يتطلب إعادة النظر في وسائل حماية البيئة من التلوث الصحي والسمعي والبصري لإمكان الحفاظ على الحياة في كوكبنا لأطول مدى ممكن .. كما يجب توفير احدث الاجهزة التكنولوجية لضمان نقاء البيئة، وتوفير الحماية الصحية للشعوب، ومواجهة أي تلوث ضار يحدثه التقدم الصناعي، وعلاج مياه الصرف الصناعي التي تحتوي على نسب كبيرة من المواد العضوية والكيماوية والمعادن الثقيلة التي تعتبر الأخطر على الصحة العامة. هذا بجانب الحد من إنتاج أو استيراد بعض المبيدات الكيماوية المستخدمة في الزراعة، وعدم استخدام مياه الصرف الملوثة في الري .. وفي النهاية يجب توفر المعلومات الدقيقة عن حجم التلوث البيئي لإمكان وضع استراتيجية لمكافحته..

أخبار الهرم الرابع "مكتبة الإسكندرية"



BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية

عروض القبة السماوية بمكتبة الإسكندرية

قدمت القبة السماوية بمكتبة الإسكندرية عروضاً فضائية متنوعة في الفترة من ٥/١ وتستمر حتى ٦/٣٠ فتعرض القبة في كل يوم سبت فيلم «رحلة كونية» الساعة الخامسة والنصف، وفيلم «واحة في الفضاء» الساعة السابعة والنصف مساءاً، كل يوم أحد «عرض النجوم» الساعة الحادية عشر والنصف وفيلم «واحة في الفضاء» الساعة الواحدة والنصف ظهراً. وفي كل يوم الاثنين يتم عرض «العودة إلى الكوكب الأحمر» وذلك في تمام الساعة الحادية عشر والنصف صباحاً كما يعرض فيلم «رحلة كونية» الساعة الواحدة والنصف ظهراً، وفي كل يوم أربعاء يعرض فيلم «واحة في الفضاء» الساعة الحادية عشر والنصف كما يتم عرض فيلم «رحلة كونية» الساعة الواحدة والنصف ظهراً. في كل يوم خميس تقدم القبة «عرض النجوم» الساعة الحادية عشر والنصف وفيلم «رحلة كونية» الساعة الواحدة والنصف ظهراً. أما في أيام الجمعة فتقدم المكتبة فيلم «رحلة كونية» الساعة الخامسة والنصف مساءاً والساعة السابعة والنصف مساءاً.

رفاعة الطهطاوي في مكتبة الإسكندرية

تظمت جمعية أصدقاء مكتبة الإسكندرية ندوة عن رفاعة رافع الطهطاوي، وتكلم فيها الشاعر صبري أبو علم عن حياة رفاعة الطهطاوي وشعره، كما ناقشت الدكتورة منال حسني فكر رفاعة السياسي. وقامت الندوة يوم السبت الموافق ١٠ مايو ٢٠٠٣ في تمام الساعة السابعة في قاعة الأوديتوريوم بالمكتبة.

برنامج مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية

قدم مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية في إطار أنشطته الثقافية برنامجاً حافلاً لشهر مايو حيث يقدم لجمهور المكتبة يوم ٦ مايو موسيقى لأوركسترا مكتبة الإسكندرية وقد تم ذلك في تمام الساعة الثامنة مساءاً، يوم ١٠ مايو وتم عرض فيلم «طفولة إيفان»، كما قدم معرض «عالم أندريه تاركوفسكي» ١١ مايو يعرض فيلم «أندريه روبلوف». وتم يوم ١٢ مايو عرض فيلم «سولاريس». ويوم ١٣ مايو تم عرض فيلم «المرآة»، ويوم ١٤ مايو عرض فيلم «ستالكر»، كما شاهد جمهور المكتبة مسرحية «الكس ب»، يوم ١٥ مايو والذي عرض فيلم «حنين». ويوم ١٦ مايو عرض فيلم «القربان» وأقيم حفل ملحنون سكندريون أداء أحمد جمال وسلمي ناجي وذلك في تمام الساعة الثامنة مساءاً. ويوم ٢٧ مايو أقيم الحفل الثالث «بين الموسيقى الشعبية والسيرة الهلالية في صعيد مصر» وذلك في تمام الساعة الثامنة مساءاً.

أقيم أوركسترا حجرة مكتبة الإسكندرية حفلاً يوم الثلاثاء الموافق ٦ مايو ٢٠٠٣ بقيادة عازف الفيولينة المصري المقيم في سويسرا، مدحت عبد السلام، وقدم بالحفل مؤلفات لباخ وهندل وجريج وهايدن.

وذلك بالقاعة الوسطى بقاعة المؤتمرات بالإسكندرية، في تمام الساعة ٨ مساءاً.

زار مكتبة الإسكندرية في يوم ٥/١١ وفد من أعضاء البرلمان الفرانكوفوني برئاسة رئيس مجلس النواب الملكي المغربي السيد/ عبد الواحد راضي، وكذلك رئيس برلمان النيجر وهو رئيس جمهورية النيجر سابقاً السيد/ عثمان مهمان، جاءت هذه الزيارة على هامش استضافة مصر للدورة الحادية عشر للجمعية الإقليمية لأفريقيا التابعة للجمعية البرلمانية الفرانكوفونية التي عقدت في الفترة من ٩ إلى ١٤ مايو ٢٠٠٣ بالقاهرة بهدف تبادل العلاقات وبحث الموضوعات الإقليمية في أفريقيا بوجه عام على مستوى الدبلوماسيين من برلماني ٢٠ دولة أفريقية. أبدى أعضاء البرلمان الفرانكوفوني إعجابهم بالمكتبة كما صرح السيد رئيس مجلس النواب الملكي المغربي بأن مكتبة الإسكندرية ليست فقط مجرد صرح ثقافي بل هي جسر للتواصل الحضاري بين مصر والعالم وملتقى للحوار والتعارف بين الأفكار والثقافات، كما هي تجسيد لدور مصر التاريخي باعتبار أنها كانت دائماً ملتقى ومصباً للثقافات والحضارات المختلفة والتي تنصهر في بوتقة واحدة لتسهم في تقدم الإنسانية.



الصورة الصحفية العالمية بمكتبة الإسكندرية

أقيمت بمكتبة الإسكندرية في الفترة من ١١ إلى ٢٥ مايو ٢٠٠٣ «معرض الصور الصحفية العالمية» الذي ضم الصور الصحفية الحائزة على جوائز عام ٢٠٠٢، والمعرض أقيم تحت رعاية كل من السفارة الملكية الهولندية وشركة يونيليفر مشرق. وتعتبر هذه ثاني مرة يقام فيها معرضاً للصور الصحفية بمكتبة الإسكندرية حيث أقيم في العالم الماضي تحت رعاية مؤسسة الصور الصحفية العالمية والتي مقرها هولندا معرضاً ضم ١١٢ صورة تعبر عن أهم

السينما الأوروبية بمكتبة الإسكندرية

قدم مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية في إطار أنشطته الثقافية أفلام المخرج الكبير أندريه تاركوفسكي، حيث يقدم في الفترة من ١١ إلى ١٦ مايو أفلام روائية طويلة مثل فيلم "طفولة إيفان"، "أندريه روبلوف"، "سولاريس" وهو فيلم خيال علمي، "المرآة"، "ستالكر"، "حنين"، "القربان". ويعتبر تاركوفسكي واحد من أهم المخرجين السوفيت، التي تتميز أفلامه بمحاولة اكتشاف واقع حياة المواطن السوفيتي في إطار المجتمع المغلق. كما يعتمد تاركوفسكي في المقام الأول على شخصية الإنسان وعلاقته بآلية المجتمع من حوله.



أوراق بحثية في قضايا النقل البحرى العالمى

الجزء الأول

عن نشرة مؤتمر منظمة BIMCO May. 2001

عميد بحرى متقاعد

عبد العزيز أبو قنديل

عضو منظمة بيمكو

١- التطورات فى آسيا

تبنى دول آسيا معظم سفن العالم. ويزداد نصيبها فى سوق بناء السفن فى ترسانها. وأصبحت كل مكونات التجهيزات فى السفن من الحديد الأساسى إلى الالكترونيات المتقدمة التى تدخل فى صناعة المعدات البحرية متوفرة فى جميع بلدان آسيا. ولدى بعض بلدان المنطقة القدرات الهائلة فى أكثر التقنيات البحرية المتقدمة بالإضافة إلى إمكانيات تصميمات السفن والأبحاث المتعلقة بها. وصارت هذه الدول تصمم وتسوق وتبنى السفن لجميع دول العالم وتنافس بشدة على كل المستويات.

وشهدت المنطقة قيام الكثير من الشركات الملاحية الكبرى بما فى ذلك أكبر شركات إدارة وتشغيل الخطوط الملاحية وتسيطر دول المنطقة على حوالى نصف تجارة البضائع الصب السائلة والجافة فى العالم. ويتنبأ الكثيرون بأن المنطقة ستسود العالم فى القريب فى مجال توفير العاملين فى البحر وفى مجال إدارة عمليات تشغيل السفن للغير. من ناحية أخرى، توجد فى المنطقة أكثر الموانى الضخمة العاملة فى العالم. وأصبح فى آسيا أكبر المؤسسات الصناعية البحرية ويزداد اشتراكها فى التنمية العالمية. كما أن العديد من دول آسيا أصبحت لديها استثمارات هامة فيما وراء البحار فى القطاعات البحرية الأخرى لإدارة الموانى والمرافق البحرية.

لكن بالرغم من كل هذا النمو السريع فى عمليات التجارة البحرية، فإن التطلعات الآسيوية تبدو عازفة عن القيام بدور إيجابى أكثر فى قضايا السياسة البحرية الدولية. وهناك قلقاً من أن الدول الأوروبية البحرية التقليدية، والتى يقل نصيبها فى السفن وتتضاءل خبراتها البحرية تدريجياً، لازالت لديها بعض الهيمنة والسيطرة فى قضايا السياسة البحرية الدولية. وهذه المركزية الأوروبية تمتد إلى العديد من النشاطات فى خدمة النقل البحرى الدولى كالتأمين البحرى وأعمال السمسرة وتأجير السفن والأعمال التمويلية. فالكثير من المؤسسات الدولية التى تتناول النقل البحرى العالمى موجودة فى الغرب. وهذا الأمر جعل دول الشرق تهتم بهذا الجانب من النشاط.

وهناك من يعتقد أنه لكى يزداد نمو التأثير الآسيوى فى دوائر النقل البحرى العالم يجب أن تكون المصالح والتطلعات الآسيوية ممثلة تمثيلاً سليماً دولياً وأن على دول المنطقة أن تبذل جهداً أكبر فى تقوية التنظيمات البحرية فى المنطقة. وهذا سيحتاج إلى تعزيز هذه التنظيمات لا لكى تُماثل ما يتم عمله فى المناطق الأخرى من العالم ولكن لإستكمال العمل الذى يجرى فى المناطق الأخرى.

وهناك عدد كبير من القضايا الدولية الهامة التى تحتاج إلى وجهة النظر الآسيوية فيها لما فى تلك المنطقة من حضور كبير فى صناعة النقل البحرى ولما لها من خبرة واسعة لا يُستفاد منها ولا تأخذ نصيبها فى المشاركة.

لابد من التعرف على الجدال الدائر حول قضية القوى العاملة، وكذلك الطريقة التى بها صارت هيئات التصنيف تقع تحت المساءلة القانونية، وقضية تركيز الأعمال فى الدول الأوروبية، وطرق الإتصال بالأسواق الآسيوية. ولابد من وضع تصور للإتجاهات المستقبلية لشركات النقل البحرى الآسيوية وتطوير بناء السفن والتقنية البحرية فى دول المنطقة، والعلاقات التجارية بأنحاء العالم. ولابد من معرفة كيف ستواجه آسيا التطورات الجارية فى أوروبا ومعرفة الأفكار بالنسبة للإندماجات المنتظرة بين شركات الخطوط الملاحية، ومستقبل تصنيف السفن. وكذلك يجب دراسة تطور النقل البحرى فى الصين وصناعة النقل البحرى فيها، والتجارة البينية بين دول المنطقة، وكيف سيرتبط السوق الآسيوية مع الأسواق العالمية الأخرى.

٢- التطورات فى أوروبا

تبقى أوروبا وستبقى فى المستقبل المنظور قوة اقتصادية عظمى ومنطقة تجارة عالمية. وسيبقى النقل البحرى الوسيلة المفضلة لنقل التجارة الخارجية للمنطقة والتجارة البينية بين دول المنطقة. لذا يجب أن يكون النقل البحرى الأوروبى جيداً ولائقاً. إلا أنه بالرغم من أهميته، أصبحت صناعة النقل البحرى الأوروبى مُنكمشة ومُنعزلة عن الوعى السياسى والرأى العام الأوروبى. فالرأى العام هناك يعرف السفن فقط كمصدر لتلويث البيئة البحرية وهو لا يُدرك أنه يعتمد كلية على النقل البحرى للحياة.

وصناعة النقل البحرى فى أوروبا آيلة إلى التهميش. ولا يُنظر إليها - كالسابق - على أنها صناعة مهمة برغم أنها لازالت مصدراً كبيراً للعمالة فى عدة دول أوروبية، وأن بها متخصصون فى المهن البحرية فى شتى المجالات، وأن جزءاً كبيراً من العاملين فى الاستثمار فى النقل البحرى العالمى موجودون فى أوروبا. إذن تحتاج صناعة النقل البحرى العالمى إلى مواجهتها والتعرف على هذه الصناعة الحيوية لأهميتها.

لكن هناك مجالات عديدة لقضايا مهمة تواجه النقل البحرى الأوروبى. فالنقل البحرى يرتبط جيداً بالاتجاهات السياسية التى ينتهجها صناع السياسة فى أوروبا. فتوسيع الإتحاد الأوروبى سيؤدى إلى إنضمام عدد جديد من الأعلام المهمة. والعلاقات بين أوروبا وباقى دول العالم، وخاصة عندما تثار قضايا مثل الإتفاقات التجارية الدولية والمنافسة والتنظيمات، لها تأثير مباشر على صناعة النقل البحرى الأوروبى.

فالإتفاقات الخاصة بالسلع مثل تلك المتصلة بإستيراد الموز أو تخصيص حصص لمنتجات الحديد، تعتبر قضايا لا يستطيع النقل البحرى التأثير فيها ولكنه يستجيب لها. ومن الواضح أن الإستقرار السياسى قد يعطى ملاك السفن فرصة أفضل للتخطيط على المدى البعيد بدلاً من الإضطرار إلى الاستجابة لتأثيرات الأحداث.

وظهور أسلوب التنظيم الخاص بالمنطقة الذى يسيطر على قضايا بحرية مثل السلامة فى البحار والمنافسة وأحوال العمال يعتبر أسلوباً جديداً تحاول صناعة النقل البحرى الأوروبى التأقلم معه. فهناك قلق حول تصميم المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبى على إتخاذ دور قيادى فى قضايا السلامة البحرية، بينما كان هناك - لعدة سنوات - تفهماً بأن التنظيم يجب أن يكون عالمياً ودولياً ويُفضل أن يترك فى يد المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ILO. وهناك اعتقاد بأن المفوضية تدفع إلى كارثة وأنه غالباً ما تعرض عليها قضايا بحرية فنية خاطئة أو مغرضة كما أن هناك قلق من وجود إختلاف بين أسلوب السلامة البحرية الأوروبية وبين التنظيمات الوطنية الأخرى والدولية، مما يجعل النقل البحرى الدولى فى مواقف صعبة.

وهناك أيضاً بعض التفاهم حول السلطات التى ستمنح لوكالة السلامة البحرية الأوروبية EUROPEAN MARINE SAFETY AGENCY والتى ينتظر تشكيلها كجزء من الإجراءات الناتجة عن حادث غرق الناقلة ERIKA وتسرب شحنتها من الزيت الذى لوّث الساحل الفرنسى. هذا بالإضافة إلى القضية الهامة والصعبة الخاصة «بموانى اللجوء» PORTS OF REFUGE التى ينتظر أن تثيرها المفوضية الأوروبية فى مناقشتها. وهناك مخاوف أخرى حول تنظيمات المنطقة فيما يخص قضايا البيئة التى ستؤدى إلى وضع قواعد مُجمعة بخصوص تلويث البيئة البحرية والإنبعاثات من الغازات والعوادم، والتى ستسبب متاعب كبيرة للسفن التى تنتقل بين المناطق التنظيمية المختلفة الأخرى.

وأزمة تطقيم السفن والقوى العاملة تعتبر قضية مؤرقة فى النقل البحرى الأوروبى أكثر من أى مكان آخر فى العالم. فزيادة عمر العاملين فى صناعة النقل البحرى سواء فى البر أو على السفن، بالإضافة إلى صعوبة جذب الشباب الأوروبى للمهنة البحرية والإحتفاظ بهم فيها متصلة بصورة الصناعة فى نظر الرأى العام الأوروبى وإدراكه بالمزايا وأحوال العمل فيها. هل هذه القضية ستُحل بزيادة استخدام البحارة من خارج المنطقة؟

وما هى المستويات المطلوب الإحتفاظ بها؟ أسئلة تحتاج إلى مواجهة من السياسيين والقائمين على الصناعة البحرية، والقرارات المطلوبة لها تأثير هام فى المستقبل البعيد.

ونواحى أخرى هامة لها تأثير على عمليات صناعة النقل البحرى الأوروبى تدور حول مشاكل الأمن المتزايدة وخاصة بعد القبض على العديد من السفن التى اشتركت فى محاولات اللجوء السياسى والهجرة والهاربين STOWAWAYS وتهريب المخدرات. وتؤثر هذه المشكلة على القائمين بتشغيل السفن والمنظمين للقواعد والقوانين. ويطالب القائمون بتشغيل السفن بسياسات واضحة مع مراعاة الظروف العاطفية والعملية من القائمين بوضع القواعد والقوانين وتنفيذها.

ورغم ما سبق، فإن هناك دلائل ايجابية لصناعة النقل البحرى الأوروبى. فقد قامت عدة دول أوروبية بإتخاذ إجراءات لتقوية صناعاتها من خلال إجراءات حكومية مثل قوانين ضريبة السفن TONNAGE TAX التى تبدو لها مؤشرات مبشرة.

إن النقل البحرى أصبح يُعترف به كعامل قوى هام لإنهاء التكدس فى حركة النقل بين الدول الأوروبية بإجراءات إيجابية لتشجيع التجارة البحرية سواء عن طريق البحر فى المسافات القصيرة بين الموانى الأوروبية، أو فى الأنهار الداخلية التى تعبر القارة الأوروبية. وما دام هناك حماس سياسى لتنمية التجارة البينية بين الدول الأوروبية فقد إهتمت صناعة النقل البحرى بتنظيم خطوط جديدة للنقل البحرى وإهتمت بتوفير الإمكانيات والتسهيلات فى الموانى الصغيرة لاستقبال التجارة عبر المسافات القصيرة.

هذا ويُنتظر أن تقوم الصناعة بتزكية المفوضية الأوروبية لدورها فى تحسين الخدمات فى الموانى وتشجيع التنافس وتنسيق التعاون لتحسين البنيات الأساسية للموانى. وعلى المفوضية تشجيع النقل البحرى باعتباره وسيلة ذات كفاءة وصديقة للبيئة لنقل البضائع. وعلى السياسيين والرأى العام الأوروبى الإعتراف بذلك.

٣- التطورات فى الولايات المتحدة

الأمريكية

إن الظروف الاقتصادية للولايات المتحدة تبقى المحرك والمفتاح للتجارة العالمية. فالنمو القوي في الولايات المتحدة ساعد في تقليل التأثير السلبي للإنهيار المالي في آسيا الذي هدد بالإنتشار إلى باقي أنحاء العالم، وجعل هذا الإنهيار محصوراً في دول آسيا. وبالمثل فإن التطلعات بالنسبة للنقل البحري العالمي تعتمد على ما إذا كانت الولايات المتحدة سترى نهاية اقتصادية قوية أو ضعيفة للأحوال الحالية المتردية. وعلى العموم لا يمكن تجاهل الولايات المتحدة.

هناك إدارة جديدة في الولايات المتحدة، وصناعة النقل البحري تراقب بحذر إحتمال تغيير السياسية الأمريكية التي ستؤثر على صناعة النقل البحري الدولي. هل ستكون هناك ضغوط لحماية التجارة والنقل البحري للولايات المتحدة وهي السمة في كل إدارة أمريكية جديدة؟ هل هذه الضغوط ستكون قليلة التأثير أم تكون ذات تأثير قوي متزايد؟ ما هي سياسة إدارة الرئيس بوش حول موقف البحرية التجارية الأمريكية؟ هل سيكون هناك ضعفاً تجاه شراء السفن من الخارج؟ وهل ستكون القيود القوية لقانون چونز JONES ACT قادرة على مقاومة الضغوط الدولية لإنهاء التفرقة بين الأعلام؟ أم ستكون صفقة تتناول فائض السوق حتى قبل أن يصبح النقل البحري متأثراً بقواعد منظمة التجارة الدولية WTO؟ (قانون چونز صدر سنة ١٩٢٠ ويسمح للضابط أو البحار الأمريكي بالمطالبة بتعويض من مالك السفينة عند إصابته في حادث حتى لو كانت حدثت في غير أوقات العمل مادامت حدثت في مكان عمله بالسفينة. كما يسمح لورثة المتوفي بمطالبة مالك السفينة بالتعويض في حالة وفاة عائلهم).

كيف ستتطور سياسة الطاقة في شأن واردات الولايات المتحدة من البترول والغاز مع إحتمال استخدام احتياطيات الولايات المتحدة من الطاقة؟ فمع حجم تلك القدرة الهائلة للولايات المتحدة هناك عدة نواحي سياسة لابد وأنها ستؤثر في صناعة النقل البحري العالمي وخاصة تجارة الخطوط الملاحية LINER TRADE وتجارة الصب BULK TRADE السائلة والجافة.

إن صناعة النقل البحري التي تعتمد على الاحتياجات، لدى اهتمامات كبيرة بالعلاقة بين الكتل التجارية الكبيرة. والنقل البحري يتأثر حتماً بالصراعات التي غالباً ما تنتهي بفرض رسوم أو تعريفات أو جمارك على السلع الهامة فالولايات المتحدة عادةً تتخذ موقفاً عضلياً قوياً في الصراعات التجارية. ومن الشواهد على ذلك ما أصبح يعانيه الطرف الثالث في الصراعات بين الولايات المتحدة واليابان حول المعاملة اليابانية في موانيها. وكذا الصعوبات حول استيراد بعض السلع إلى دول الاتحاد الأوروبي كالموز ومنتجات الحديد. هل هذا سيكون المنهج في المستقبل؟ أم سيكون لمنظمة التجارة الدولية WTO موقفاً تصالحياً أكثر؟

قضايا أخرى تؤثر في النقل البحري الدولي تدور حول مشاكل الإختلاق في تفسير القانون بين حكومات الولايات المتحدة الأمريكية والحكومة الفدرالية، حيث توجد أحياناً حساسية محلية بخصوص قواعد شئون البيئة التي تؤثر على السفن الزائرة والتي يُفهم منها الحاجة إلى المحافظة على البيئة والتي تتمشى فقط مع القوانين المحلية. فبينما توجد قرارات صعبة في ولاية واشنطون وحتى تلك التي في المنظمة البحرية الدولية بشأن التجهيزات على السفن والمناطق الاقتصادية (ما بعد حدود المياه الإقليمية). وهناك تخوفاً من حماس وغيرة بعض السياسيين التي تُترجم على أنها تهديدات بوضع قواعد أشد، وهو أمر غير مناسب وغير مرغوب.

فبينما أصبحت صناعة النقل البحري معتادة على حقيقة أن الولايات المتحدة الأمريكية تعامل من يلوث البيئة البحرية بطريقة فظة، هناك قلق بسبب المسئوليات الصارمة الكثيرة التي تُطبق في حالات تسرب الزيوت بطريقة خفيفة أو عندما يكون الإتهام محل شك. وتعرض السفن للمخاطر في المناطق القريبة من السواحل الأمريكية كثيراً ما تُضخم وخاصة بعد وقوع حادث أدى إلى تسرب بعض الزيت إلى المياه من سفينة رغم عدم تسبب السفينة فيه وعدم إرتكاب طاقم السفينة أي خطأ.

من ناحية أخرى، حدث تقدم كبير في تطوير الموانى في الولايات المتحدة، لكن القلق لازال لأن الكثير من الأرصفة والمحطات TERMINALS تشكل خطورة على السفن إذ أن القائمين بتشغيل هذه المحطات كثيراً ما لا يهتمون ولا يراعون احتياجات السفن أو سلامتها في شأن أسلوب الشحن والتفريغ وكذلك في شأن تحرك الصنادل ولنشات القاطرة بالقرب من السفن الكبيرة في بعض الأنهار الهامة والممرات المائية، منذرة بحدوث مخاطر غير مقبولة. وبينما ينتظر الموافقة على إجراءات السلامة في الموانى في الولايات المتحدة سيبقى القلق حول شروط وجود مياه كافية تحت السفن UNDER KEEL CLEARANCE وضرورة وجود مساعدات ملاحية معينة والتقيد بخدمات حركة مرور السفن VTS.

هناك مساندة دولية لخفر السواحل الأمريكية وجهوده في تقرير حوافز للسفن الجيدة المستوى بتقليل الفحوصات عليها. ويرجو القائمون بتشغيل السفن أن يثبت برنامج نوعية السفن سنة ٢٠٠١ QUAL-SHIP 2001 نجاحه، ويشجع الملاك على المحافظة على مستويات سفنهم. وفي نفس الوقت هناك قلق من إنحراف التصرفات المحلية في شأن سلطات الدولة في الميناء PSC وأن يكون هناك مستوى أكبر للتنسيق بين مناطق التفاهم MOUS في الولايات المتحدة ومناطق التفاهم الأخرى في العالم.

٤- تجارة ناقلات الحاويات

(CONTAINERSHIP TRADE)

تُعتبر هذه الأيام أوقاتاً عصيبة وقابلة للإنفجار للعاملين في تشغيل الخطوط الملاحية المنتظمة، حيث أن الإستقرار ضئيل في قطاع تحدث فيه تغييرات فنية وإستراتيجية وحتى سياسية كبيرة. فهذا القطاع يتسم بالنمو الكبير في حمولات السفن ناقلات الحاويات، ويعاود تنظيم نفسه باستمرار وتتسع فيه عمليات الإندماجات والتفكير في الاستثمارات الجديدة حتى في بناء وتشغيل السفن الأكبر.

ويستمر السوق في إستيعاب السفن الجديدة التي يُطلب بناؤها بالرغم من تأثر التجارة عبر الأطلنطي وعبر الباسيفيكي بهدوء السوق التجارية الأمريكية. وقد أدت إستعادة الأحوال الاقتصادية في آسيا إلى تصحيح الخلل في الميزان التجاري الذي حدث في الفترة سنة ١٩٩٩ - سنة ٢٠٠٠. وهناك عدد كبير من القائمين بتشغيل السفن قد أعادوا ترتيب أنفسهم مع السفن العملاقة الجديدة وقاموا بتسيير سفنهم في خطوط ملاحية أخرى. هذا بالإضافة إلى أن تخريد السفن القديمة لازال بطيئاً بالرغم من أن هناك إتجاهاً إلى تخريد السفن القديمة بدلاً من بيعها في سوق السفن المستعملة لإعادة تشغيلها.

كانت هناك وقفة بعد الإندماجات الكبيرة التي حدثت في التسعينيات والتي شاهدت إندماجات في خطوط ناقلات الحاويات الكبرى. وهناك تحالفات استراتيجية تتم وتتغير، لها تأثير كبير على المنشآت في الموانى. فعقود تشغيل الموانى ومحطات تداول الحاويات تتغير لخدمة هذه الإندماجات والإتحادات.

في النهاية فإن الأحجام الهائلة للخطوط الملاحية المنتظمة الكبرى أصبح لديها القدرات الشرائية والإمكانيات المادية التي تمكنها من شراء السفن وإدارة تشغيلها وكذا التعاقد على إدارة الموانى ومحطات تداول الحاويات. وهناك أيضاً اتجاه لإعطاء موانى الحاويات مزيداً من العناية والإهتمام وتخصيص موانى لتداول الحاويات فقط، بما قد يؤدي إلى عدم حاجة الخطوط الكبيرة لاستخدام الموانى العامة الأخرى.

هل هناك مستقبل لشركات الخطوط الملاحية الصغيرة بعد إنتشار أساطيل شركات الخطوط الملاحية الكبيرة في خطوط التجارة البحرية الرئيسية؟ وهل سيتم إنضمامها للشركات الكبيرة لمحاولة البقاء؟ يعتقد البعض أن هذه الشركات الصغيرة قد تقوم بالعمل في الخدمات التي أصبحت الشركات الكبرى لا تهتم بها، وهي الخطوط الملاحية بين الموانى التي لا تزورها سفن الشركات الكبرى بسبب ضعف قدرات تلك الموانى والخدمات التي توفرها. كما يمكن للشركات الصغيرة تقديم الخدمات إلى الموانى الكثيرة التي تتجاوزها سفن الشركات الكبيرة في رحلاتها بغرض الإسراع في الرحلات للحصول على الأجور العالية من نقل البضائع التي تحتاج إلى هذه السرعة والدقة في المواعيد. كما أن هناك حاجة إلى عمليات الروافد والتغذية FEEDERS إلى الموانى الصغيرة كلما زادت أحجام سفن نقل الحاويات وكلما زاد التركيز على استعمال الموانى المحورية HUB PORTS.

ثم ما هو الحجم الأكبر الذي ستصل إليه سفن نقل الحاويات؟ إن تقرير الحجم الأمثل لهذه السفن يختلف فيه الخبراء في ظل الرغبة في تقليل التكلفة مع اقتصاديات الأحجام ومقارنة ذلك مع عدم المرونة وتعدد الرحلات. ناهيك عن مشاكل قدرة الإستيعاب في الموانى وفي محطات تداول الحاويات. إلا أن الدراسات الفنية ترى أن هناك عوائق هندسية في زيادة أحجام سفن نقل الحاويات إلى قدرة حمل ١٠ آلاف حاوية مكافئة وهي المعروفة بـ POST PANA-MAX. أما فكرة السفن العملاقة التي يمكنها المرور في خليج الملكال والتي تسمى MALACCAMAX فإنها تُعامل باهتمام متواضع أكثر من النظر إليها بسخرية.

وبما أن الإهتمام هو بزيادة حجم الوحدة، فإن هناك عدد قليل من المشتغلين بإدارة نقل الحاويات يعتقدون أن السوق مستعد لإستيعاب الخدمات السريعة التي تقدم بها السفن الصغيرة. فبالرغم من أن مشروع تشغيل السفن السريعة في الأطلنطي يعتبر أكبر تجربة لهذا المشروع فإن هناك آخرون مستعدون لتشغيل سفن تقليدية سريعة بين موانى محددة فقط. والسؤال هو: كيف يمكن لهؤلاء المنافسة في العمل مع السفن العملاقة؟ علينا إنتظار الإجابة.

وسوق استئجار سفن نقل الحاويات لازال مزدحماً ونشطاً رغم إعتماده كلية على الخطوط الملاحية الرئيسية في العمل، والتي تضم مجموعة مختارة من شركات إدارة تشغيل السفن.

وسيكون هناك أسئلة حول تغيير الضرائب بما يناسب النظم الحكومية مثل ما يحدث في ألمانيا التي شجعت على بناء عدد كبير من سفن نقل الحاويات لطرحها في سوق تأجير السفن. إلا أن الزيادة المستمرة في أحجام ناقلات الحاويات التي تُطرح في سوق التأجير أصبحت تثير التساؤل. فإلى أين ستنتهي هذه العملية؟ وتعدد الهجوم على مؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة LIN-ER CONFERENCES. ومن الصعب تجاهل المواقف المعارضة للمفوضية الأوروبية التي تقوم بالضغط وتكثيف القوى التقليدية المعارضة والمتمسكة بالمؤتمرات التقليدية. فالمعارضة ترى أن مؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة التقليدية قد إنتهى أجلها وأن عليها تحديث نفسها بالأخذ في الحسبان حقائق النقل الحديث.

من جهة أخرى فإن تنظيمات وتجمعات ملاك السفن أصبحت تميل إلى خلق المنازعات والإعتراضات والتحديات مما يجعل الجهات المشرعة والمنظمة مضطرة للإستجابة لها.

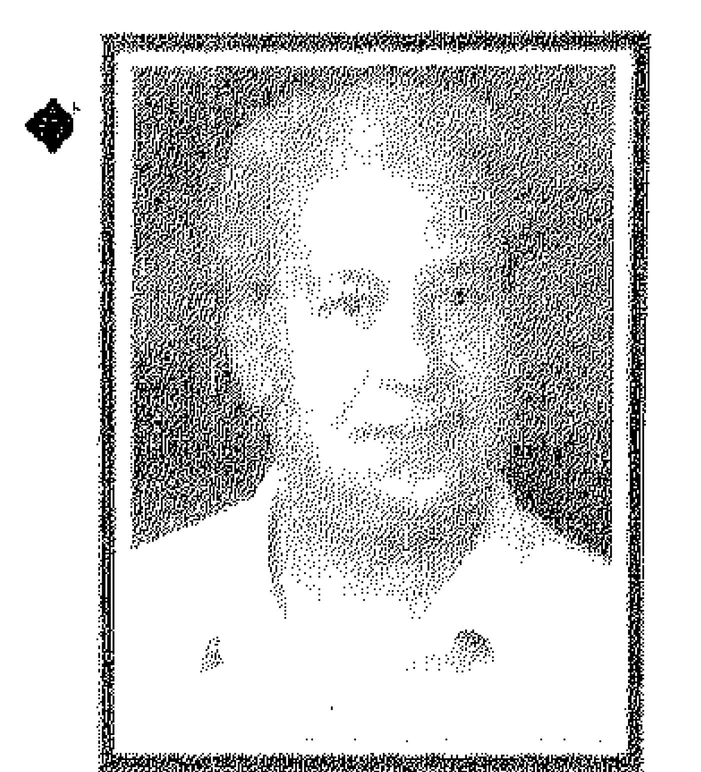
وإذا كانت قضايا المنافسة تمثل سحابة كبيرة، فهناك قضايا أخرى تختص بالسلامة لا يمكن لقطاع النقل البحري تجاهلها. فقضية فقد الحاويات من فوق سطح الناقلات وحوادث إصطدام السفن الأخرى بهذه الحاويات الطافية وشبه الغارقة قد بدأ يهتم بها الرأى العام العالمي. وبدأت الشركات المختصة بالتأمين على البضائع المنقولة بحراً والتأمين على أبدان السفن تتضرر من الزيادة السريعة في المطالبات من جراء فقد العديد من الحاويات وما يتسبب عنها من تلف وأضرار للسفن الأخرى التي تصطدم بالحاويات المفقودة في البحر. كما زاد الإهتمام بسلسلة حوادث الحرائق الكيماوية الناتجة عن عدم الكشف والإفصاح عن وجود البضائع الخطرة والكيماوية في الحاويات.

وهناك قضايا أخرى للسلامة يجب على القطاع الإهتمام بها وهي إجراءات تثبيت الحاويات على السفن والتي تؤثر على السلامة في محطات تداول الحاويات وفي البحر. كما تؤدي إلى تعطيل السفن التي تحاول الإلتزام بمواعيد رحلاتها. فالدقة المتناهية لسفن نقل الحاويات تحيط بها المخاطر بغض النظر عن الحجم أو طاقة النقل.

***

(الجزء الثاني في العدد القادم)

بقلم أ. سمير معوض - خبير اقتصاديات النقل البحرى



◆◆ الحلقة السادسة والعشرون ◆◆

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

وتدخل الإدارة للحاويات على اتساع السوق العالمية (International Container Management) فى صميم البناء الهيكلى للتجارة البحرية الدولية وكذلك نظم النقل العولمى متعدد الوسائط والأساليب والإتجاهات. ومع الإزدياد المطرد فى زيادة أعداد الحاويات المستوعبة لتدفقات التجارة العالمية المحمولة بحراً. وكما أن أجيال السفن تتطور على نحو دائم فإن الحاويات أيضاً لا يكف صانعوها ومستخدموها عن متابعة تحديث صناعتها وطرق استخدامها. فالحاويات المبردة بنظم صناعتها التى كانت تعتمد على حقن جدرانها بالهواء المنفوخ لإستخدامه كمادة عازلة حول الحاوية (Blown-Air Insulated Containers) صارت الآن مصممة على أساس الإتصال بتجهيزات التبريد المتوافرة فى السفينة الناقلة. (Fitted With Carriers Refrigeration System) ذلك ما دعى مشغلو الخط التجارى البحرى (P & O Ned Lioyd) إلى تقديم طلب (Fairplay أكتوبر ٢٠٠١) لإحدى الشركات الصينية لتصنيع ١٤٥٠٠ حاوية تبريد (٦٠٠٠ × ٢٠ قدم و٨٥٠٠ × ٤٠ قدم) لإستخدامها على سفن الحاويات من الطراز الحامل لعدد ٤١١٢ حاوية التى تصمم لإتاحة ١٣٠٠ موضع/مأخذ تيار (Reefer Points) بما يعادل ٣٠٪ من جملة حمولة السفينة وهى نسبة تشير إلى إزدهار صناعة التبريد عن طريق النقل بالحاويات (Refrigeration Industry)، والتى بلغت إلى الآن نحو ٥٥ ألف حاوية مختلطة (Boxes) فى العام.

وهناك تساؤل يشق طريقه إلى مقدمة الصورة بالنسبة لما يحدث فى عالمنا الذى بات محكوماً بمفاهيم ومفاعيل الحضارة الرقمية (Digital Culture) وهو ما هى الصورة التى ستكون عليها اقتصادات وأنشطة اللوجستيات مع توسع دخول الاستخدامات الاليكترونية فى أغلب مناهج الإدارات الميدانية للشئون الاقتصادية فى مجالات التجارة الإليكترونية والحكومات الإليكترونية والتسويق من على مقعد فى البيت أو المكتب أو السيارة أو الطائرة أمام شاشة الكمبيوتر الشخصى وكل ذلك باستخدام النقود الإليكترونية (E-Money) وأدوات السداد أو الدفع الإليكترونية المتعددة. وعلى أى صورة ستصبح الإجراءات الجمركية والمستندات الجمركية من خلال الإندماج العميق لهذه الحضارة الرقمية فى شئون المبادلات التجارية الدولية. ويعكس إعلان ظهر على الصفحة الأخيرة من مجلة (Port of Singapore) فى عددها الرقم (٥) ملمحاً هاماً من هذه التطورات حين تشير إلى أن الأجهزة الإليكترونية المساعدة على الإبحار والعمل والتأمين للسفينة يوسعها أن تقوم مقام ٣٠٠ مهندس. فقد جعلت هذه الإمكانات الإليكترونية الرقمية من اللوجستيات اقتصاداً عظيم الأهمية.

وفى هذا المضمار كانت مصر من الناحية التاريخية من أوائل الدول التى ضربت بسهم وافر فى مجالات صناعة اللوجستيات من واقع فهمها لأهميات هذه الأنشطة الاقتصادية اعتباراً من النصف الأول من القرن التاسع عشر. حيث كانت رؤية محمد على والى مصر تتلخص فى أن دور مصر فى تلك الأثناء يقوم على أسس الإنتاج والتوزيع السلعى وتجلى ذلك فى تعبيره للقنصل الفرنسى الذى يقول فيه: (أنا زارع وتاجر) إذ تعتبر التجارة هى الميدان الذى تبرز فيه أدوات وفعاليات الخدمات اللوجستية. فقد أفضت رؤية محمد على الإستراتيجية المرتكزة على الجغرافيا السياسية لمصر أن الأسواق الخارجية التى وقفت مصر فى الدخول إليها كانت هى التى قدمت حوافز النمو وتطور الإنتاج للصناعة المصرية. وأدرك محمد على أهمية الدور الذى يقع على عاتق أسطول النقل البحرى الذى يمكن صناعات مصر الناهضة من إحراز التفوق والنجاح بجعل المنتجات الصناعية تذهب إلى عدد من الأسواق الدولية. وكان ذلك إدراكاً مبكراً لموقع الأسطول البحرى فى نهضة الإقتصاد الصناعى بإعتباره من ضمن أهم العناصر فى صناعة اللوجستيات. إضافة إلى احتكار محمد على طريق النقل التجارى ما بين القاهرة والسويس.

كانت اللوجستيات التى استخدمتها مصر فى عهد محمد على هى لوجستيات عصر البخار فى القرن التاسع عشر بأنماطها التقليدية سواء على مستوى التجهيزات الآلية على السفن أو التجهيزات الآلية على أرصفة الموانىء بحيث يمكن نعتها باللوجستيات المينائية اليدوية (Port Manual Logistics) وكان تطويرها يمضى بخطى وئيدة تستغرق وقتاً كبيراً. بعكس القفزات التطويرية التى تنطلق بها مناهج وأدوات هذه الصناعة الحيوية الهامة فى عصرنا الراهن. وصارت معتمدية (Dependability) أجزائه ومركباته على بعضها البعض أوسع وأعمق من أن يتم التفريط فى أهميتها. فمجرد حدوث عطب فى نظام تشغيل نظام الحواسيب فى محطة حاويات ميناء (Bremenhaven) خلال شهر أكتوبر ٢٠٠١ أدى إلى إرتباك فى نظم التشغيل (Container Terminal Operation System) الأمر الذى أدى إلى القيام بجرد كامل لمجمل مخزون الحاويات (Entire Inventory) فى المحطة الذى كان يبلغ ٨ آلاف حاوية لمعرفة مواقع حاويات العملاء سواء الصادرة أو الواردة وترتب على ذلك زعزعة الثقة فى نظام إدارة المحطة لدى العملاء. واستمر ذلك لمدة ١٢ ساعة أدخلت الإدارة والمتعاملين مع المحطة التى تتداول نحو ٤٠٪ من مجموع تداولات الحاويات فى الميناء، فى حالة من الفوضى.

فالنقل البحرى الدولى وأنشطة الموانىء المرتبطة به (Transport & Port-Related Activities) صارت جميعها تركز بقوة على إضفاء قيمة إضافية على السلعة المنقولة خلال مختلف المراحل اللوجستية. سواء أكانت قيمة مادية أو قيمة زمنية أو قيمة تسويقية أو قيمة تخزينية استراتيجية. وتقوم اللوجستيات بدور بارز فى جعل فترة التزود أو إعادة التزود بالمواد أو الخامات اللازمة لدوران خطوط الإنتاج الصناعى أقصر ما تكون. (Lead Time) فلكى لا تجمد المصانع قسطاً كبيراً من السيولة المالية فى مخزونات. فإن مديرى المشتريات ومديرى الإدارات المالية غالباً ما يتم الإتفاق بينهم على جدولة التدفقات لإحتياجات الإنتاج من حيث الكميات والتوقيتات بناءً على خطة تسلسل العمليات الإنتاجية التى تستلزمها التعاقدات أو إشباع طلبات الأسواق. وبذلك تكون هناك خطة لتحديد مستوى المخزون الذى يتعين عنده نقطة إعادة الطلب لمزيد من الخامات أو المواد (Re-Ordering Point) مع حسابات الزمن اللازم لفتح الإعتمادات والشحن ووصول المواد، إذ يدخل ذلك فى صميم عمليات اللوجستيات المرتبطة بما قبل التصنيع وأثناءه حتى تبدأ لوجستيات التوزيع السلعى فى مرحلة ما بعد الصناعة. وجميع هذه الأنشطة تعرف بـ (Logistics-Dependent Economies).

هل بوسعنا ونحن نخطط لقيام هذه الصناعة لدينا أن يكون المفهوم الحاكم لها هو التنافس المتكامل (Integrated Competition) الذى يخلق مجالات عمل تتكامل رأسياً أو أفقياً بما يوسع من مجالات الأعمال والدخول. فصناعة اللوجستيات بإعتبارها الحلقات الوسطى والوسيطة ما بين مصادر الخامات والمواد وقواعد الإنتاج ومختلف الأسواق، صناعة تتميز بعمليات التحديث المستمر (Modernization) والتنوع فى مجموعات الخدمات والتسهيلات (Diversification) والتناسق فى الأداء والتشابكات (Harmonization) على الماء وعلى الأرض وفى الهواء ما بين العاملين فى البنوك وموظفى الجمارك ومستخدمى شركات التأمين. وبين هؤلاء وبين العاملين فى الوكالات الملاحية ومحطات الحاويات والمستودعات وشركات النقل ووكلاء الشحن وشرطة الموانىء والعاملين فى هيئات الموانىء ووكلاء صناعة تطقيم السفن (Manning Industry) وشركات صيانة واصلاح الحاويات والسفن. كل هذه المنظومات تعد من عناصر صناعة اللوجستيات فى الموانىء ومحطات الحاويات وظهائرها الموانئ (Hinterlands) وأمامياتها (Forelands) وكل مجال تروده وسائل نقل وتداول التجارة الدولية على إمتداد كوكب الأرض.

وبرغم أن صناعة الخدمات اللوجستية شأنها شأن كل قطاعات الإقتصادات الدولية تعتبر من الصناعات الباحثة عن الربح (Profit related) فإن من صميم أهدافها أن تخلص عملياتها من كل التكاليف التى تضر بأرباح الشركات المشترية للخدمات اللوجستية (Cost Disadvantages) فازدهار الإقتصاد اللوجستى فى الأساس يقوم على التطبيق العملى لنظرية أن يكون الربح قاسم مشترك ما بين الجميع. (Win-Win) وتجاهد كل الأطراف للحيلولة دون سيادة منطق أن تكسب أطراف على حساب أطراف أخرى (Win-Lose) وإلا أدى هذا السلوك الذى لا يدعم النمو المتوازى والمتوازن لشتى الأطراف المنخرطة فى أنشطة وعمليات التجارة العالمية إلى أن يمنى الجميع بخسائر ثقيلة (Lose-Lose) وليس لهذه الأهداف وجدت صناعة اللوجستيات.

فبسبب شن القوات الأمريكية الحرب على أفغانستان فرضت كثير من خطوط النقل البحرى أجرة إضافية لتغطية مخاطر الحرب (War Risk Surcharges) وقد أدى ذلك إلى صراعات المصالح الإقتصادية مع الشاحنين والمستوردين، بسبب إرتفاع هذه العلاوة إلى ١٥٠ دولار على الحاوية مقاس ٢٠ قدماً. ودارت المفاوضات ما بين الأطراف لخفضها إلى ٥٠ دولاراً وقد حدث ذلك بسبب خدمات التأمين اللوجستية قد إرتفعت أقساطها. ويعد ذلك عبئاً لوجستياً يزيد من أثمان الخدمات والسلع.

ويعد التكدس (الإكتظاظ/ الإزدحام) فى الموانىء أو محطات الحاويات مؤشر

واضح إلى أن العلميات اللوجستية فيهما دون المستوى اللازم لسيولة دورات المناولة (Handling) وعمليات التداول على سطح السفينة وفي عنابره = (Stevedoring Stowing) وعمليات الإيداع في ساحات محطات الحاويات (Stacking) وخطوات إنهاء الإجراءات الجمركية وما في حكمها من أمور إجرائية أخرى تستلزمها دورات البضائع في الموانيء ومحطات الحاويات. وتعبر علاوات التكدس (Congestion Surcharge) باعتبارها نذيراً لوجستياتٌ عن أن الميناء أو محطة الحاويات قد صارتا مصدر متاعب عملية لملاك السفن والشاحنين والمستوردين. بمثل ما تومىء نفقات الشحن والتفريغ (Stevedoring Charges = Stowing Charges) إلى سوء الموقف التنافسي والميزات التسويقية والنظرة الإستراتيجية لصناعة الموانيء ومحطات الحاويات. والحسابات الإستراتيجية على المستوى الإقتصادي العولمي لا تتركز حول التكلفة والعائد فقط إذ أن هناك جوانب أخرى تدرج عادة في إطار العوائد الإقتصادية غير المنظورة. والعنصر الحاسم في هذا المجال هو الإنتاجية.

فالميناء الذي يقدم نفسه إلى زبائنه من المنتجين في مجالات صناعة النقل البحري والمشتغلين بصناعة الإستيراد باعتباره ميناء يؤدي دوره في المتتابعات والمنظومات الإنتاجية ومولداً لفرص الربحية كما يشكل حلقة هامة في قوى التنمية لشتى المشروعات والكيانات الإقتصادية المتعاملة معه استيراداً أو تصديراً هو ميناء ناجح. ويقاس نجاح أي ميناء أو محطات حاويات بمدى نجاح خططه في الإهتمام الواسع والتركيز المتواصل على عملائه (Customer Focusing) والاستخدام المتقدم لتكنولوجيا المعلومات (Better Use of Information Technology) والإبتكار الدائم للطرق والأساليب والمفاهيم العملية لأداء الخدمات على أسس أن ما سنحتاجه غداً لابد أن نعمد إلى إنتاجه بالأمس وما كنا ننتجه اليوم لابد أن نوالي تطويره غداً. إنها خلطة أو مزيج لا يعترف بالثبات لأن كل متغيرات هذه الصناعة لابد أن تخضع على الدوام للتغيير والتحديث والتطوير (Even Change Has Change).

من عند هذا الأساس يمكن التمييز بين ركيزتين تعبر كل منهما عن مدى ومجال التنمية والتوسع المتاح وكذلك الكامن في الميناء أو محطة الحاويات. فالقوة (Power) المتاحة في الوقت الراهن لأي منهما تشير إلى الجهد الذي في حوزة الإدارة المشغلة لكل منهما وهو هنا تعبير كمي. فيما تعد طاقة الإنتاج القصوى (Cappcity) عن السعة الإستيعابية التي يمكن أن ترقى إليها حدود الإنتاج والإنتاجية. وهذه هي في الواقع الآفاق التي تتحرك فيها القدرات التنافسية والمستويات الإدارية الإبتكارية. فالمساحة الأرضية لم تعد هي العنصر الحاسم في التخطيط الأفقي للإنتاج حيث تفوقها في التخطيط الإنتاج الآليات التكنولوجية التي تتولى حسم المنافسة ما بين ميناء وآخر وهذا هو المزج الفريد ما بين الجغرافيا والتكنولوجيا.

بمعنى ما هذا هو مدى تأثير الطاقة على المادة. أي القوى الميكانيكية للآلات والمعدات على الإنتاجية المادية لتداول وتناول الحاويات والبضائع التي تشحن إلى عنابر أو أسطح السفن أو التي تفرغ منها.

ولإبقاء الموانيء ومحطات الحاويات طافية على سطح محيط التطورات التي تسيطر على تشغيل وإدارة أصولها الإنتاجية المادية والتكنولوجية والبشرية والذهنية فإن استمرار عمليات الهيكلة وإعادة الهيكلة التسويقية والتشغيلية والتكنولوجية والاستثمارية يقدم الشروط الأساسية اللازمة لإبقائها بعيداً عن مخاطر الإنسحاب من سباقات المسافات والحواجز التي تخوضها أعداد تتزايد على الدوام من الموانيء دون المحورية (Hub Minus) وما فوق المحورية (Hub Plus) أو ما تسمى الموانيء المحورية الفائقة المكانة (Super Hubs) التي تحدث فيها التحورات وإعادة الهيكلة على نحو يمثل مناسيب من التطويرات المتسمة بالحداثة التي تضمن المزيد من التفوق التنافسي، وتسهم في هذه الإنطلاقات المتزامنة في مجالات التصاميم الهندسية (Designing) والتكنولوجية (Satate-of-the-art) والإدارية (Man-agement) والتمويلية (Financing) والتشغيلية (Operation) والأبحاث والتطوير (Research & Develop-ment) تساند كل هذه العناصر تكنولوجيا المعلومات (IT) وتبادل البيانات والمعلومات (EDI) وإيجاد قاعدة بيانية ومعلوماتية دائمة التحديث (Electronic Filing) وهناك مفردات أخرى كثيرة.

ولا تتوقف مفاهيم وتطبيقات النقل الدولي متعدد المراحل والوسائط (Multi-modal Transpotation) على مشحونات البضائع التي يغلب على حملها ونقلها استخدام أساطيل النقل البحري. إذ نشأت بالتوازي مع هذا النمو المادي في أساليب التوزيع السلعي (Physical Dis-tribution) توسعاً آخر في نقل الطرود البريدية (Parcel Posts) التي قامت شركات لوجستية كثيرة للتعامل في هذه الخدمات جواً وبراً. ويظهر أحد إعلانات شركة نقل الطرود البريدية ما يشير إلى أنها قد انتجت خدمات تسلم وتسليم نحو ١٤ مليون طرد يتم توصيلها يومياً لأكثر من ٢٠٠ دولة وإقليم في جميع أنحاء العالم بما يعني - في حالة ثبات معدلات الآداء اليومية - أنها تتولى نقل وتوصيل ما يزيد على ١,٥ مليار طرد في العام. ويتحدث الإعلان عن أن سرعة التسليم ومأمونيته تشكل أهم خصائص الأداء اللوجستي لهذه الشركة لأن تصميم حزمة الخدمات أقيم على أسس من التجاوب الدقيق والوثيق بما تريده من وراء إختيارك لها كمقدم للتسهيلات اللوجستية. وهكذا فإن الشبكة اللوجستية الدولية تبدو كشجرة وارفة لا يرى أحد مكان أو موقع وجود جذورها ولكن بإمكان الجميع مشاهدة فروعها وهي تمتد في كل بقعة من بقاع الكرة الأرضية.

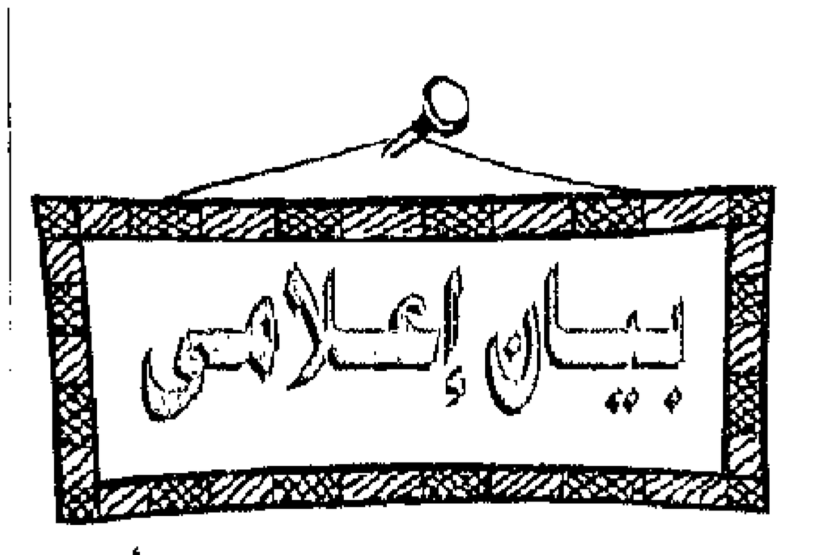
الإقتصاد دائما يمثل الخط الأول الذي يتأثر بالسياسة يفيد منها أو يضار بها فالنظام العالمي الجديد كان مقدمة المعزوفة السياسية التي تمهد لإدماج الإقتصادات العالمية بعضها ببعض والعولمة جاءت وفي ركابها مشروعات وتصورات عن كيفية إزالة الحدود والحواجز والفجوات ما بين القوى الإنتاجية والإستهلاكية المؤثرة. ولذلك لم تكن إقتصادات اللوجستيات طائراً يغرد خارج السرب لأنه بدونه كانت العولمة ستظل إسماً من غير مسمى أي نظرية بدون تطبيق. ولذلك ولدت صناعة اللوجستيات الحديثة من رحم العولمة الإقتصادية لترفع وتزيد من معاملات الإرتباط.

وما لم تبادر كثير من الدول إلى بناء شراكة على أسس الإعتماد المتبادل بحيث تكون ثنائية الوظيفة أي منتجة للخدمات اللوجستية إلى جانب كونها مستهلكة لها في إطار ما يعرف بالتجارة الخارجية- الصادرات والواردات- فإن ذلك سوف يؤدي إلى تركيز الإحتكارات الخارجية لهذه الصناعة. ويعد الإشتراك الدولي في إنتاج وتوزيع هذه الخدمات عنصراً هاماً في كبح جماح التضخم في أسعار منظومات الخدمات اللوجستية. إذ ستنظر كثير من الدول المتقدمة المنتجة للتسهيلات اللوجستية بعين الإعتبار لشروط التنافس إلى أهمية التكاليف وهوامش الأرباح المبنية على نماذج واقعية (Based On True-Cost Model) بحيث لا يترك الحبل على الغارب لمن يرغبون في المغالاة في الأسعار (Over pricing) هذا الإقتصاد الأكثر تشعباً وإنتشاراً يقوم في مجال التنافس الدولي على عناصر من القيم السعرية والقيم الغير سعرية (Basically Rooted In Price & Non-Price Competi-tiveness) مثل رخص تكاليف الأيدي العاملة إلى جانب رخص العناصر الأخرى الداخلة في هذه الصناعة.

وكلما تقدمت الأدوات والوسائل التكنولوجية المستخدمة في أداء مهام هذه الصناعة أدى ذلك إلى قلة التكاليف وإنخفاض الأسعار والإقبال الأكثر على شراء الخدمات اللوجستية إذ تكون منافعها أكثر من أعبائها. وتسهم في ذلك بطبيعة الحال عولمة الزمن الإقتصادي أي خضوعه لمعايير وقواعد عالمية مهمة لكل الأطراف في إنجاز أعمالهم وتعاقداتهم في سلاسة زمنية ما بين المواقع الدولية في جميع أركان العالم.

وكما تولدت عن التطورات في إقتصادات صناعة النقل البحري في مراحل سابقة إتجاهات لإمتلاك شركات السكك الحديدية وشركات الشاحنات البرية لأساطيل السفن، وحدث في المقابل أن تملكت شركات النقل البحري خطوط السكك الحديدية وأساطيل شاحنات النقل البري، فإن الإتجاهات الحديثة دفعت شركات النقل البحري إلى الحصول على إمتيازات إدارة محطات الحاويات والموانى عبر العالم وكذلك إنشاء شركات لإنتاج الخدمات اللوجستية ولم تكن الدوافع منحصرة في توليد المزيد من الأرباح بقدر ما كانت الأهداف هي السيطرة على تكامل الخدمات لإدارة الأصول الرأسمالية الإنتاجية بمزيد من الفاعلية والإحكام.

***



بتاريخ ٢٤/٤/٢٠٠٣ ترأس السيد المهندس/حمدى الشايب- وزير النقل- إجتماع المجلس الأعلى للموانى بالأسكندرية وحضره جميع أعضاء المجلس من الجهات الممثلة به (وزارة الدفاع والداخلية وقطاع الأعمال العام وهيئة الإستثمار وغرفة الملاحة المركزية) ولأهمية الإجتماع دُعي لحضورة السادة رئيس إتحاد الغُرف التجارية ونائبه لمناقشة الضوابط الخاصة بمنح تراخيص مزاولة الأعمال المرتبطة بالنقل البحري في الموانى المصرية من شحن وتفريغ وتداول حاويات ووكالة ملاحية ونشاط التخزين والمستودعات وصيانة السفن والأشغال البحرية والتوريدات وتموين السفن وبما يتمشى مع التطور المنتظر بالموانى المصرية وزيادة معدلات الشحن والتفريغ وتقديم خدمات مميزة للسفن التي ترتاد الموانى المصرية وبما يضمن زيادة الإستثمارات في هذه الأنشطة وبما يحقق قدرة تنافسية وتحسين في الأداء وسمعة الموانى المصرية وخدماتها بين موانى الجوار، كما تم مناقشة آثار تطبيق القرارات التي صدرت بتحديد مقابل أداء الخدمات في الموانى، ونقل السيد رئيس إتحاد الغرف التجارية إنطباع ورأى المتعاملين من المصدرين والمستوردين وتأثير هذه القرارات على قدرتهم التنافسية في الخارج وتأثير هذا المقابل أيضا على المستهلك في الداخل..

وقد أمر السيد المهندس وزير النقل بإعطاء فرصة أكبر نحو إستقرار هذه القرارات وتأثيرها بتشكيل لجنة بين قطاع النقل البحري والغرفة التجارية المصرية لدراسة أحسن تطبيق لهذه القرارات وبما يحقق الهدف المرجو منها على أن ينتهي ذلك بأسرع ما يمكن وقبل بداية السنة المالية الجديدة..

أجرى التحقيق
ولاء حمزة - وسام غنيم

يجمع الخبراء والمراقبون أن تنمية التجارة الخارجية لمصر يعد بمثابة التحدى الأكبر الذى يواجه الجميع .. لذلك يجب أن يواجهه الجميع بمزيد من الإجراءات والتدابير المدروسة والمخططة ويأتى على رأس تلك الاجراءات تطوير الأسطول التجارى المصرى الذى يعد المحدد الرئيسى لنجاح تجارة مصر الخارجية. . إن بناء الأسطول التجارى المصرى بات من المشاكل الخطيرة التى يجب أن توليها الدولة جل اهتمامها. كما يبرز فى هذا الصدد دور القطاع الخاص الوطنى والأجنبى .. إن المعوقات والمشاكل والعقبات أمام الأسطول المصرى أكبر بكثير من عوامل الدفع ومسببات النجاح لذلك يجب أولاً إزالة كافة المعوقات وتغيير وتنقية القوانين واللوائح المنظمة لبناء وإدارة الأسطول المصرى حتى يكون البناء على قواعد صلبة ومتينة.

إن مجلة إنترناشيونال تدق ناقوس الخطر بواقع الغيره والوطنية على مستقبل الإقتصاد المصرى الذى هو فى أمس الحاجة لكل دفعة للأمام. . إن مسألة تطوير الأسطول باتت شرطاً ضرورياً لتنشيط حركة الصادرات المصرية وتنمية قدرات المجتمع التصديرية لذلك فنحن نرسل من خلال هذه الكلمات وتلك الآراء المتخصصة والوطنية برسالة عاجلة إلى من يهمة الأمر .. أمر هذا الوطن ومستقبلة .. لضرورة الإسراع وراء بناء وتطوير أسطول تجارى مصرى.

الأسطول المصرى..
بين الواقع الأليم والمستقبل المأمول

وفى بداية حوارنا نلتقى مع أحد خبراء النقل البحرى المصرى السيد **اللواء بحرى جلال فهمى عبد الحميد:**

رئيس شركة الخدمات البحريه والهندسية

★ فى مجال العقبات والصعوبات القانونية والإدارية التى تعوق الاستثمار فى مجال تملك السفن

* نوجز فيما يلى مجموعة من القوانين والقرارات التى تعوق الأستثمار فى مجال تملك السفن:

١- قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة رقم ١٢ لسنة ٦٤

مادة (٧): لا يجوز مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى وتموين السفن وإصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى والتى يصدر بتحديدها قرار من وزير المواصلات إلا لمن يقيد فى سجل يعد ذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى

٢- وفى نفس عام صدور هذا القرار صدر التعديل الآتى بقرار وزارى رقم ١٣٨ لسنة ٦٤

مادة(١): يستثنى من حكم المادة السابعة فقرة أولى من قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة بالقانون رقم ١٢ لسنة ٦٤ المشار إلية للشركات والمنشآت التى تقوم بإحدى الأعمال الأتية

(أ) ملكية السفن التى لا يزيد حمولتها الكلية عن ١٠٠٠ طن وكذا خدمات السفن الصغيرة (Schooner) التي تقل حمولتها عن ٤٠٠ طن عدا الشحن والتفريغ

٣- قرار وزير النقل رقم ٩٩ لسنة ١٩٧٥

مادة(١): إستثناء من حكم المادة السابعة فقرة أولى من قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ١٢ لسنة ٦٤ المشار إليه يجوز لشركات القطاع الخاص المصرية والأفراد المصريين مباشرة نشاط النقل البحرى عن طريق تملك السفن التى لا تزيد حمولتها الكلية عن (خمسة عشرة ألف طن) بالنسبة لسفن البضائع العامة والركاب وأربعون ألف طن بالنسبة لسفن البترول والصب.

مادة(٢): لأصحاب السفن حق القيام بجميع الخدمات البحرية الخاصة بالسفن التى يتملكونها

٤- قانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية

مادة (١٢) لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبى بمقابل أو بدون مقابل ولا يجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد على سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص.

٥- قرار وزير النقل رقم ٧٣ لسنة ١٩٩٥

مادة (١): تعامل السفن الرافعة لعلم أجنبى المملوكة لمصريين أو التى يستأجرونها كاملة التجهيز بعقود مشارطة زمنية معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية وتطبيق فى شأنهم الفئات الواردة بالقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ المشار إليه وتعديلاته وقراراتنا الصادرة فى شأن التحاسب بين التوكيلات الملاحية وشركات الملاحة وملاك ومجهزى السفن الوطنية.

٦- قرار وزير النقل البحرى رقم ٧٦ لسنة ١٩٩٨ تعدل المادة الأولى من القرار الوزارى رقم ٧٣ لسنة ١٩٩٥ نقل بحرى لتكون كالآتى:

(مادة أولى) تعامل السفن الرافعة لعلم أجنبى المملوكة لمصريين أو التى يستأجرونها كاملة التجهيز بعقود مشارطة زمنية والتى لا يزيد عمرها عن عشرون عاماً لسفن البضاعة و١٥ عاماً لسفن الركاب معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية وتطبق فى شأنهم الفئات الواردة بالقانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٣ المشار إليه وتعديلاته وقراراتنا الصادرة فى شأن التحاسب بين التوكيلات الملاحية وشركات الملاحة وملاك ومجهزى السفن الوطنية.

* ومن مراجعة تلك القرارات والقوانين نجد أنه قد وضعت قيود متعددة وتعوق أستثمار القطاع الخاص فى مجال تملك السفن أو استئجارها فعلى سبيل المثال:

١- قيود على الحمولات قرار رقم ٩٩ لسنة ١٩٧٥. -٢- قيود على أعمار السفن قرار رقم ٧٣ لسنة ١٩٩٥.

ملحوظة (تمتلك الشركة المصرية للملاحة البحرية ٦٤ سفينة مضى أكثر من ١٥ سنة على تصنيعها).

٣- القيد الذى صدر بالقرار رقم ٣١ لسنة ٢٠٠٣ والذى حد من حرية تأجير السفن وقصرها على من كان مالكاً لسفينة أو سفن أو كان المستأجر إحدى الهيئات العامة.

وإننا نرى أن هذه القيود مخالفة لما جاء بالقانون رقم (١) ١٩٩٨ حيث نص على ما يلى:

نستبدل بنص المادة (٧) من القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ الخاص بإنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى النص التالى:

مادة (٧): يجوز للأشخاص الطبيعية أو المعنوية مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى التى يصدر بتحديدها قرار من وزير النقل والمواصلات بترخيص يصدر منه.

ويضاف إلى هذه المعوقات: إن مصلحة الموانى والمنائر لا توافق على رفع العلم المصرى لأى باخرة ما لم تكن مملوكة بالكامل لمصريين وليست مرهونة لبنك أو أى شخص أجنبى.

ولذا فإننا نقترح الآتى:

١- إزالة جميع هذه القيود المنوه عنها بأعلاه.

٢- إصدار تشريعات تسمح للبنوك بتمويل امتلاك السفن بواسطة القطاع الخاص بفائدة لا تتعدى ٥٪.

٣- إعفاء ضريبى خلال السنوات الأولى وحتى نهاية سداد الأقساط البنكية وفوائدها.

* فى مجال مناقشة قيام شركات ملاحية متخصصة أو قيام شركات ملاحية متعددة الأهداف

إننا ندعو إلى الأخذ بسياسة تأسيس شركات ملاحية متخصصة - صب جاف وغلال أو صب سائل أو حاويات أو ركاب وفى هذا المجال فإننا نرى إعطاء أولوية أولى لتأسيس شركة النقل لسفن الحاويات وذلك للزيادة المتطردة فى نقل البضائع المحواه.

* وفى مجال التغلب على صعوبة تمويل شراء السفن أو تأجيرها:

فإننا نقترح أساليب تمويلية غير تقليدية للشراء أو التأجير حيث لم يعد شراء الأصل هو الأسلوب الوحيد لتشغيله وتتلخص هذه الأساليب فى:

١- .B.O.T ٢- التأجير التمويلى.

٣- التأجير التشغيلى.

(على أن تعامل هذه السفن معاملة السفن الوطنية من الناحية النقدية وتعليق فى شأنها الفئات الواردة بالقانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٨٣ وتعديلاته).

ويقول المهندس/ أحمد العقاد..

نائب رئيس مجلس إدارة شركة ماهونى للملاحة والخدمات البحرية: بينما نلاحظ خلال العشرة أعوام السابقة ظهور إنخفاض مفاجئ فى عدد سفن الأسطول الوطنى المصرى فإنه كان لزاماً علينا جميعاً كوطنين نغار على تقدم النقل البحرى المصرى فى أن نعيد النظر مرة أخرى ونقف وقفة صادقة بالإستعانة بخبراء النقل البحرى فى مصر لمعرفة الأسباب الحقيقية والمعوقات والمشاكل التى تواجه مستقبل صناعة النقل البحرى الذى كان يلعب دوراً هاماً فى خدمة تجارة مصر الخارجية ودفع حركة خدمات النقل البحرى المكملة له مثل الترسانات البحرية - العمالة البحرية - الموانى....إلخ.

فالقيود والقوانيين والقرارات المفروضة على هذه الصناعة أصبحت لا تتماشى مع الفكر الإقتصادى الحر لجذب الإستثمارات فى مجال تملك أو تشغيل السفن تحت العلم المصرى حيث أن الإستثمارات فى هذا المجال تتصف بضخامتها والتى قد تصل إلى عشرات الملايين وربما مئات الملايين من الدولارات.

ولما كانت رؤية الحكومة هى تشجيع الإستثمارات الأجنبية لدفع عجلة التنمية وحفاظاً على النقد الأجنبى المتاح لدى البنوك المصرية لتوفير إحتياجات الدولة فإنه لا يمكن أن يتم جذب هذه الإستثمارات مع وجود معوقات كثيرة منها على سبيل المثال لا الحصر مادة (١٢) من قانون ٨ لسنة ٩٠ (بعدم جواز نقل ملكية سفينة مصرية لأجنبى أو تأجيرها لمدة تزيد عن سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص) كما إنه لا يجوز أن تكون مصر موقعة على إتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٤ بشأن تسجيل السفن ولا يتم تنفيذها بسبب تعارضها مع بعض القوانين فلا نعلم من هو الخطئ القانون أم من وقع على الإتفاقية؟؟.

لابد من إعادة النظر فى تطبيق الإتفاقية حيث إنها تعطى الحق لمستأجر السفن العارية Bar Boat بتسجيل السفينة بدولة المستأجر ورفع علم الدولة عليها وهذا يعطى الفرصة للمستثمر فى تخفيض أعباء الإقتراض والتمويل.....

أما من ينادى بإطلاق أعمار السفن وقت تسجيلها لرفع العلم المصرى عليها بدون قيد للعمر وإلغاء القانون الذى ينص على (ألا يزيد عمر السفينة وقت تسجيلها بجمهورية مصر العربية عن عشرين عام بالنسبة لسفن البضائع وخمسة عشر عاما بالنسبة لسفن الركاب)، فإننى أرى مبدأ إطلاق أعمار السفن وقت تسجيلها سوف يؤدى إلى تحول الأسطول الوطنى إلى مجموعة من سفن الخردة وعدم القدرة على مواكبة التكنولوجيا الحديثة والوفاء بمتطلبات الحركة السريعة للتجارة التى يلعب فيها عنصر الجودة والوقت دوراً أساسياً....هذا وعلى الرغم من معرفتى تماماً بأن عمر السفينة ليس هو المعيار الوحيد للدلالة على حالتها الفنية إلا وأن هذا العنصر هو عنصر هام جداً حيث أنه للمحافظة على السفن بحالة جيدة بعد بلوغها عشرون عاماً فهذا قد يكلف شركات النقل البحرى أعباء إضافية لا تتماشى مع إقتصاديات التشغيل إضافة إلى ما تتمتع به السفن الحديثة من تقنيات متطورة تمكن شركات النقل البحرى من المنافسة وتحقيق متطلبات السوق.

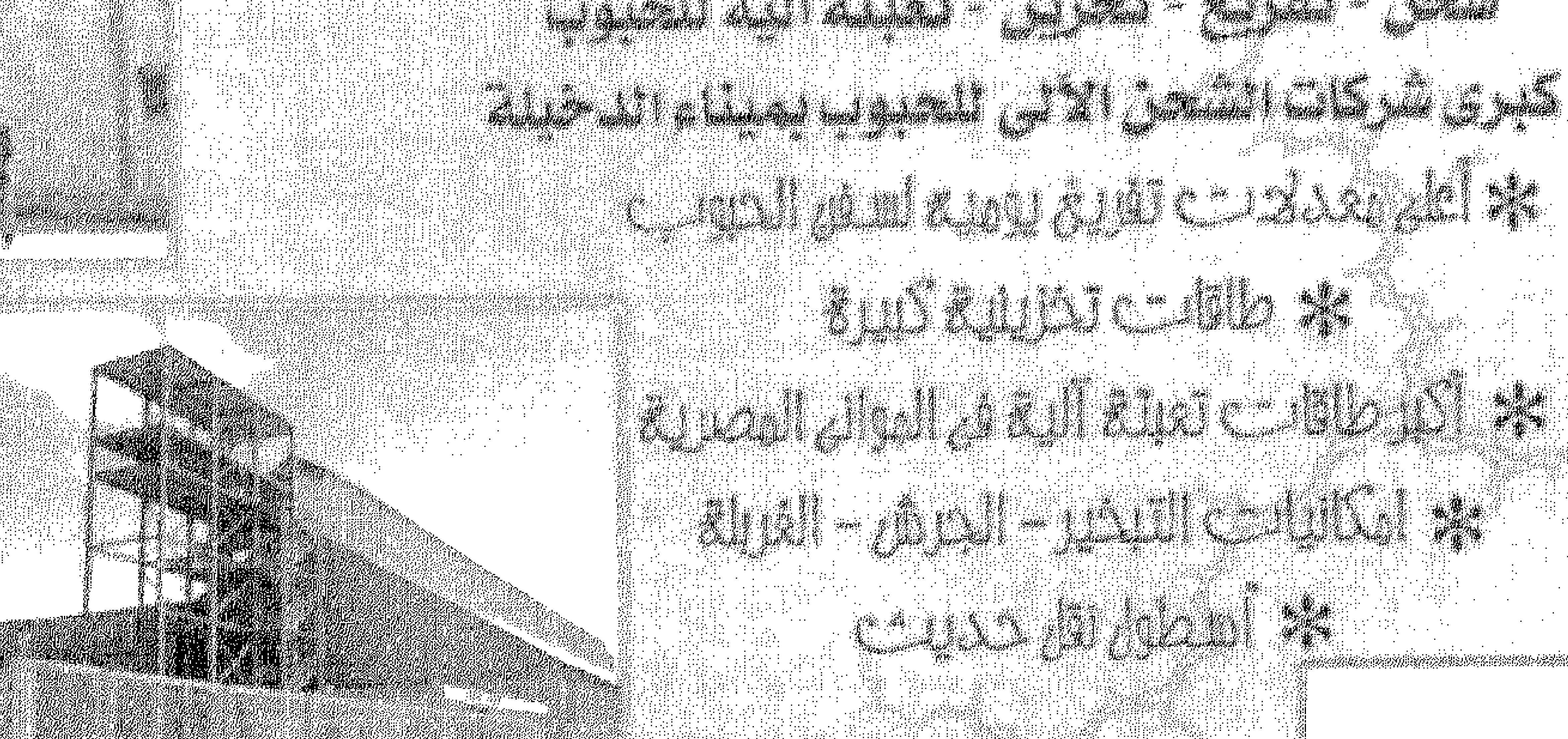
وأخيراً وليس أخراً فإننى أنادى الشركات الوطنية وشركات القطاع الخاص والمستثمريين توحيد الجهود المشتركة فى إنشاء كيان إستثمارى جديد مشترك بين القطاعات المختلفة (بما فى ذلك البنوك وشركات التأمين) يتميز بفكر إدارى عالمى متطور (ليس فكر بيروقراطى) لتشغيل شركة متخصصة للنقل بسفن الحاويات للقدرة على المشاركة الفعلية فى التطورات العالمية للنقل البحرى تمكن مصر من دخول عالم النقل بالحاويات كخطوة أولى للإندماج مع شركات عالمية ذو خبرة عريضة فى هذا المجال

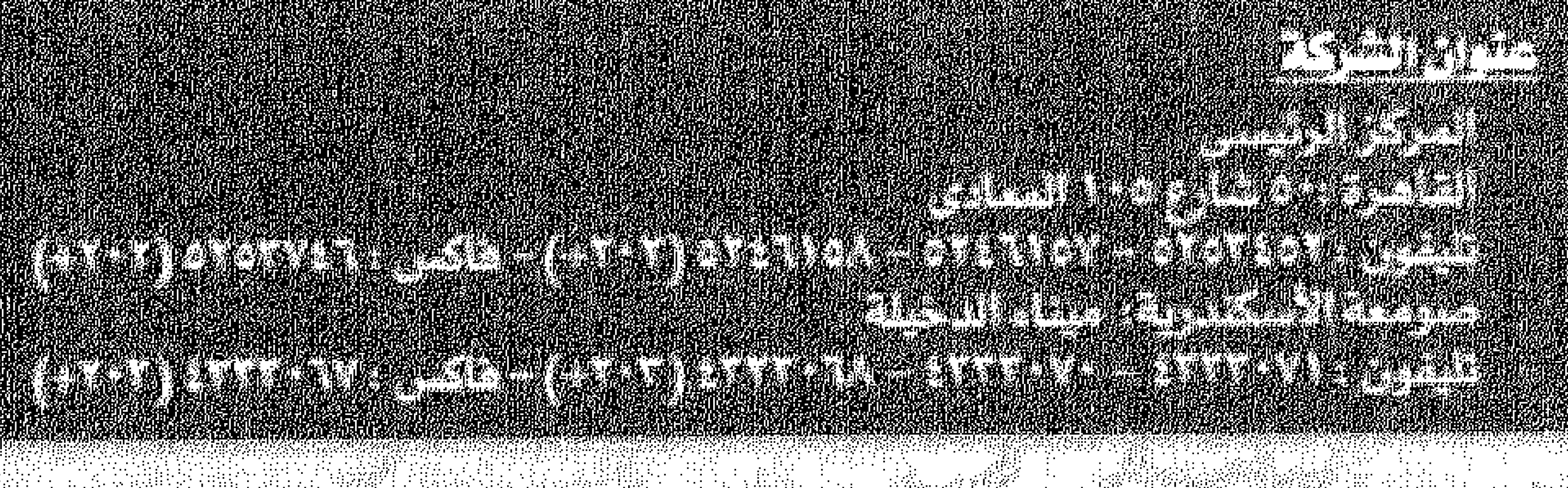
الشركة المتحدة للحبوب UNIGRAIN

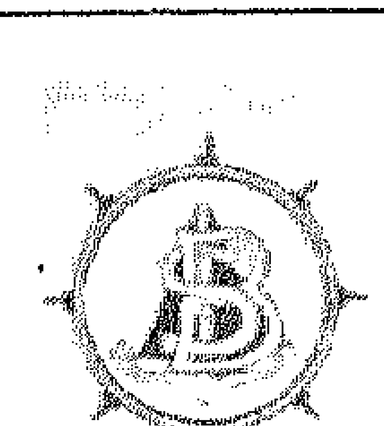
شركة مساهمة مصرية - رأس مال مصدر ٢٥ مليون جنيه

شحن - تفريغ - تخزين - تعبئة آلية للحبوب

كبرى شركات الشحن الآلى للحبوب بميناء الدخيلة



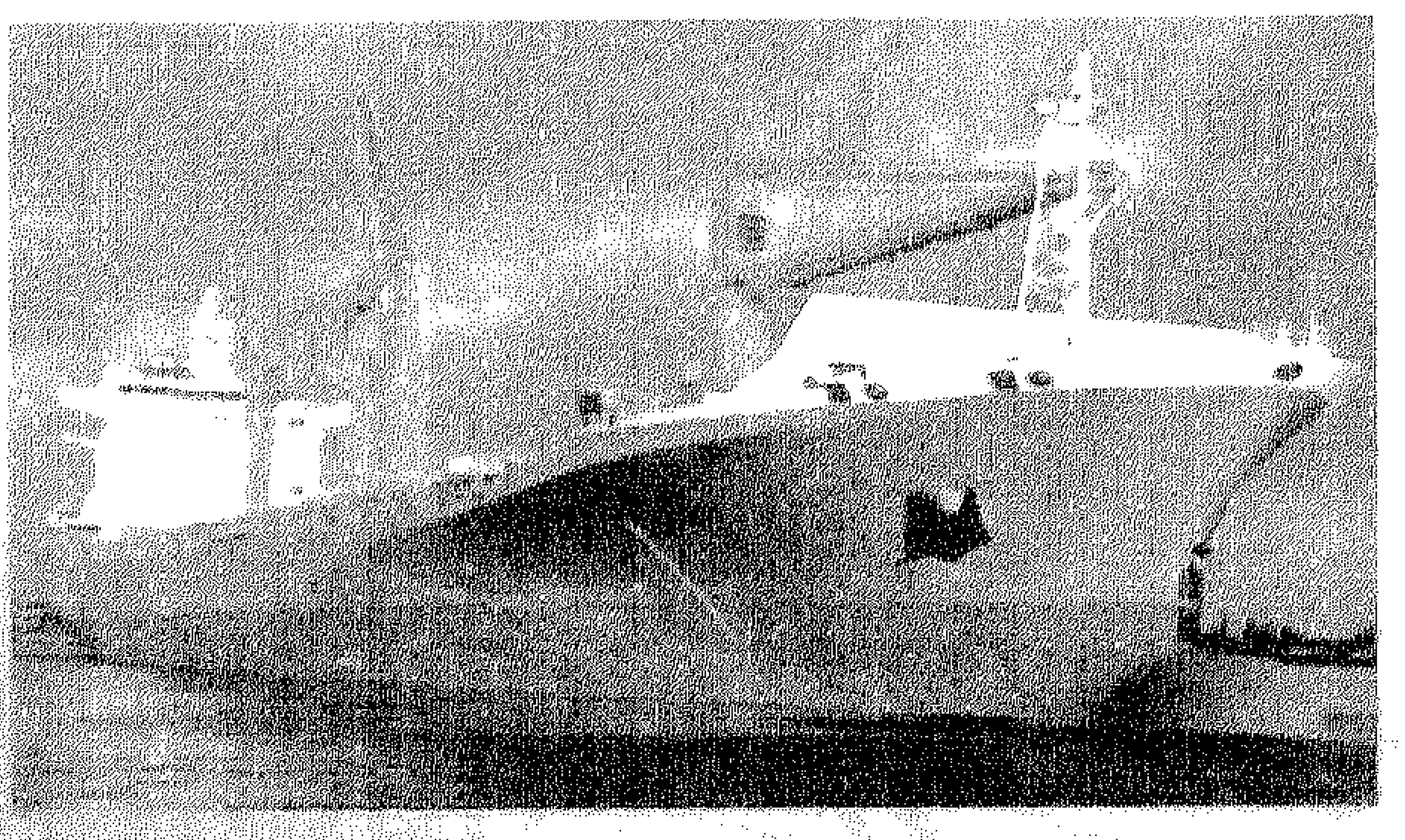




البراوى ترانس كونتيننتال للتوكيلات الملاحية

EL BARRAWY TRANSCONTINENTAL SHIPPING AGENCY

Engsherif El Barrawy & Co. — مهندس بحرى. شريف البراوى وشركاه



خطوط منتظمة للبضائع العامة والرورو بين موانى
جمهورية مصر العربية ولبنان وتركيا وايطاليا وأوكرانيا .
وكالة ملاحية عن السفن الاجنبية فى جميع موانى الجمهورية.
ربط البضائع على السفن.
تأجير السفن.

متخصصون فى شحن ونقل
بلوكات الرخام من مصر إلى ايطاليا وبالعكس.

العنوان بجمهورية مصر العربية:
٧٨ ش عبد السلام عارف - جليم - اسكندرية
تليفون وفاكس : ٥٨٢٥٦٦٣ (خمس خطوط)
محمول ٠١٢٢٧٣٠٧٣٣ - ٠١٠١٧١٣٣٥٥

ايطاليا ITALY
Tel:00390585631770
Fax:00390585631789

لبنان LEBANON
Tel:009617725521
Fax:00961773905



نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة وجافة ومشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح والماكينة والاجهزة البحرية وقطع الغيار والغازات الصناعية ومهمات اللحام وتقديم كافة الخدمات واستيراد كافة مايلزم من تموين السفن برسم الترانزيت والمناطق الحرة .

وتقوم باستيراد وتوفير كافة متطلبات المصانع والشركات من الخارج برسم الوارد وتوريدها للعملاء خالصة الرسوم الجمركية .

- كما تقوم الشركة بالعمل بنظام رسم الوارد وبضائع الامانة والوكالة التجارية وتسويق منتجات الشركات العالمية بالسوق المصرية عن طريق معارضها داخل البلاد .

نشاط الاشغال

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية والميكانيكية والدهان والمعالجة الكيماوية بأحدث الاجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والتنوك سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه فى جميع موانى الجمهورية و داخل البلاد .

- أعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمبانى والانشاءات حيث ان الشركة عضو بالإتحاد المصرى لمقاولى التشييد والبناء .
- جميع عمليات التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل وكى ونظافة ونقل مخلفات السفن خارج الموانى.

نشاط توريد المياه العذبة

تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس والبحر الأحمر وميناثى بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية.

نشاط الوكالة الملاحية

تقوم الشركة بكافة أعمال الوكالة الملاحية والسمسار البحرى وأعمال السياحة والتخليص الجمركى ومناولة البضائع والاعمال المرتبطة بها وأعمال النقل ونقل مخلفات السفن وتمتلك الأصول التى تمكنها من تحقيق أغراضها.



توريدات وتموين سفن — أعمال اشغال وخدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسي: ٢ طريق الحرية – الاسكندرية
ت: ٤٨٧٠٥٥٠ – ٤٨٦٣٧٨٣ / فاكس: ٤٨٧٨٣٧٠
رقم بريدى : ٢١٥١٧ /صندوق بريد : ٢٠٢٥ – الاسكندرية

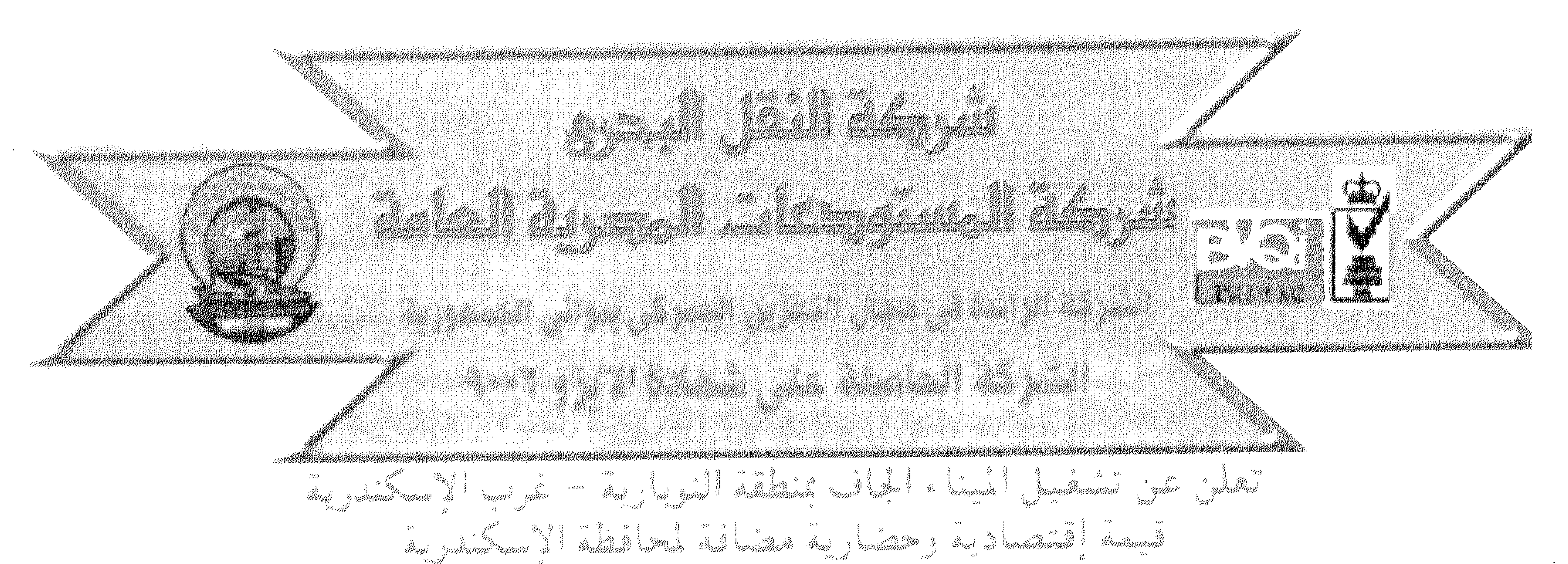
قطاع السويس البحر الأحمر: عمارة مصطفى حزين بور توفيق – السويس
ت : ٢٢٠١٣٢ – ٢٢٦٨٧٩ – ٢٢٦٨٨٠ / فاكس : ٢٢٤٣٠٦ / تلكس ٦٦١٣٢ / صنوق بريد : ٣٢

قطاع الاسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الاسكندرية
ت: ٤٨٠٥٢٣٤ - ٤٨٠٢٨٥٤ - ٤٨٠١٢١٩ / فاكس: ٤٨٠٢٥٦٤ / تلكس : ٥٤١٨٣ صندوق بريد : ٩٢٣

المعرض : ٧شارع وكالة الليمون بالاسكندرية ت: ٤٨٤٣٦٥٣

مكتب القاهرة : ٤١ شارع طلعت حرب/ ت: ٣٩٢٥١٣٨ / برقياً : كونساب على جميع موانئ الجمهورية

قطاع بورسعيد ودمياط : شارع الجمهورية والجبرتي
ت: ٢٢٠٠٨٧ – ٢٢٠٦٢٢ – ٢٢٠٦٢٣ – ٢٢٧٥٨٨
فاكس : ٢٢٠٦٢٤ / تلكس : ٦٣٠٣٠ / كيس بريد : ١٢٥



تعلن عن تشغيل الميناء الجاف بمنطقة النوبارية - غرب الإسكندرية
قيمة إقتصادية وحضارية مضافة لمحافظة الإسكندرية

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة

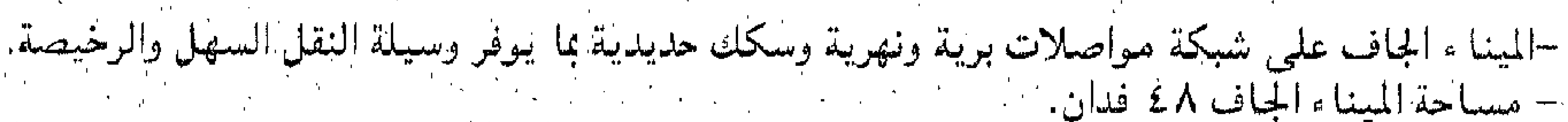
بدعوة السادة العملاء ورجال الأعمال والمستثمرين وملاك السفن ووكلاء الخطوط الملاحية بموانى الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد والسويس

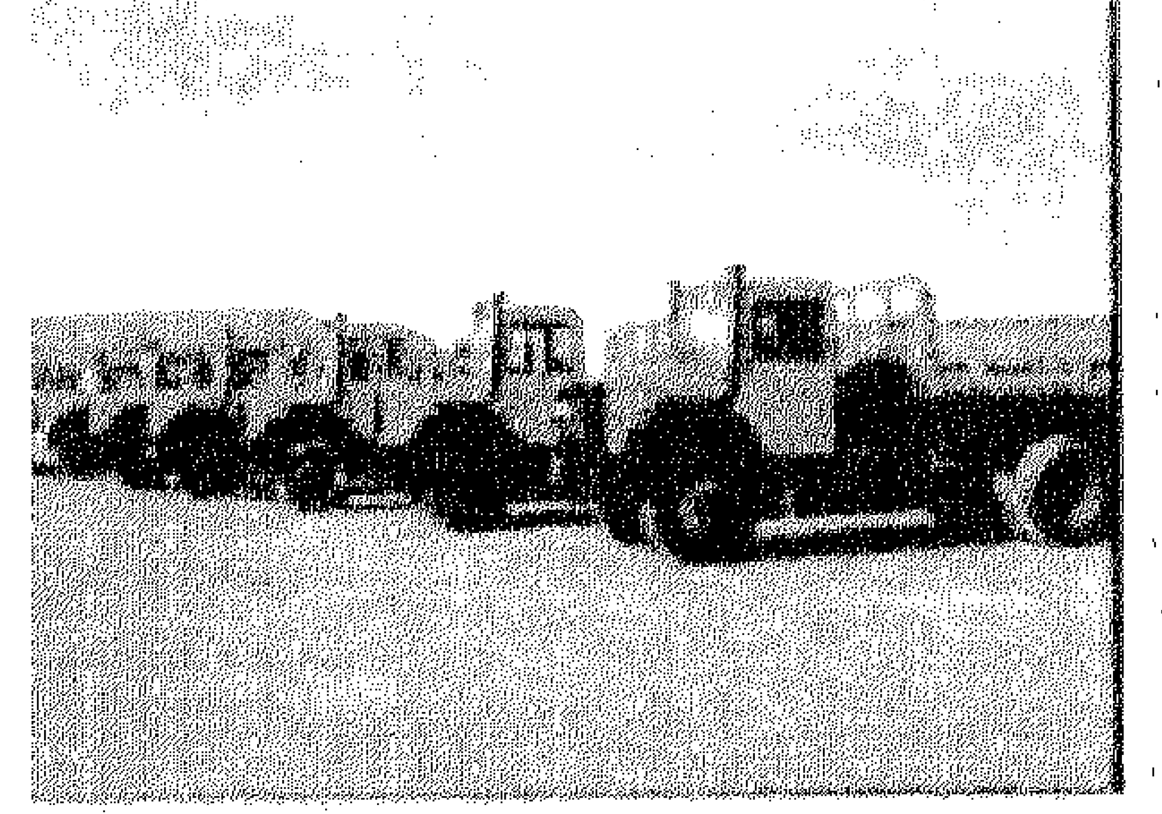
إلى الميناء الجاف بمنطقة النوبارية غرب الإسكندرية الكيلو ٣٧ طريق إسكندرية - القاهرة الصحراوى

حيث يقدم الميناء الجاف الخدمات التالية:

- ★ **خدمة التخزين الجمركى للسيارة الواحدة بجنيه واحد فى اليوم بالساحات المكشوفة وخمسة جنيهات داخل المخزن**
- ★ **خدمات تكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت**
- ★ **خدمات تكاملية للبضائع الواردة على السفن بنظام المشارطة بتوفير خدمة التخليص الجمركى والشحن والتفريغ**
- ★ **والنقل من السفن إلى كافة إنحاء جمهورية مصر العربية.**
- ★ **خدمات التخزين للسيارات بنظام الإفراج المؤقت (الترنتيك)**
- ★ **خدمات التخزين والتحميل والتعتيق والفرز والوزن.**
- ★ **خدمات النقل بين الميناء الجاف وكافة أنحاء جمهورية مصر العربية.**

ويحتل الميناء الجاف مركز الصدارة بين الموانى الجافة بجمهورية مصر العربية حيث اجتمعت فيه المميزات التالية :



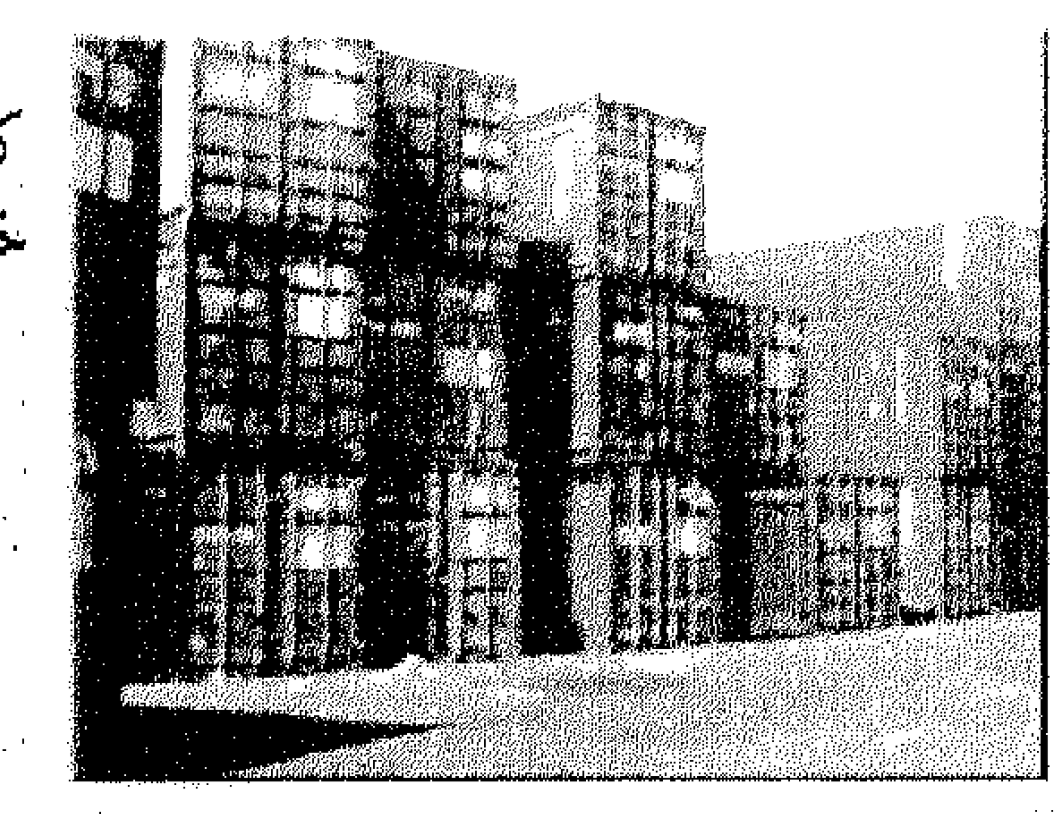


-الميناء الجاف على شبكة مواصلات برية ونهرية وسكك حديدية بما يوفر وسيلة النقل السهل والرخيصة.
- مساحة الميناء الجاف ٤٨ فدان.
-توافر مساحات مغلقة للتخزين حوالى ٣٢٠٠٠ متر مربع موزعة على أربعة مخازن مجهزة.
-موازين بسكول أرضي حمولة ٨٠ طن.
-توافر الإدارة الجمركية داخل الميناء الجاف.
-توافر عناصر الأمن بالميناء الجاف.
-أسوار وأبراج حراسة.
-نقطة شرطة مستقلة. - شبكة إطفاء آلية تغطى أرجاء الميناء الجاف.
-مصدر مياة تبادلى يخدم شبكة الإطفاء. - مصادر طبيعية للمياة والكهرباء.
-إضاءة تغطى كافة أرجاء الميناء الجاف. - وحدة إسعاف وإطفاء سيارة.

وتوفر شركة المستودعات المصرية العامة الأطقم الفنية المدربة على كافة عمليات التخزين.



كما تضع إمكانيات أسطولها الضخم من المعدات فى خدمة عملائها بالميناء الجاف بتوفير المعدات التالية:-
- ٧٩ سيارة نقل حملات من :١٢: ٣٠ طن
- ١١٣ ونش شوكة حولات من: ٣: ٣٥ طن
- ٢٣ ونش رافع حمولات من : ١٠: ٤٠ طن فضلا عن سيارات القلاب واللوادر.



نرحب بالسادة العملاء لزيارة الميناء الجاف بالكيلو ٣٧ طريق اسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاستعلام : المركز الرئيسي داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية : تليفون: ٤٨٠٢٢٧٦ - ٤٨٠٤٦٢١ فاكس ٤٨١٩٥٩١



ميناء إليكترونى فوق أنقاض الروتين

البداية

فى عام ٢٠٠٢ يصل عرض قناة الدخول إلى ٣٥٠ متراً ويكفى هذا العرض لملاحة الطريق المزدوج. أما حوض الميناء فيبلغ عمقه ١٧ متراً وهو عمق كاف لسفينة تحمل أكثر من ٨٠٠٠ حاوية مكافئة وحمولة تصل إلى ١٥٠,٠٠٠ DWT.

إن التسهيلات المتاحة حالياً تتضمن محطات حاويات ومحطات أسمدة وبضائع عامة ومحطات لبضائع الصب، أما عن التوسعات الأخرى التى يتم التخطيط لها مستقبلياً فهى تتضمن محطات لتصدير الأمونيا وحقول من حاويات السوائل ومحطات للدواجن والماشية.

٢٠٠٥

بحلول عام ٢٠٠٥ سيضاف محطتين للمنتجات الزراعية والبضائع السائلة ومن المتوقع أن تصل محطات الحاويات فى نفس العام إلى تداول مئات من الآلاف مما سيتطلب إنشاء مركز لوجيستى لخدمة مثل هذا الحجم من التداول.

٢٠١٠

سوف يتم إنشاء حوضين جديدين ليتلاءمان مع التوسع فى كم الخدمات التى يتم تقديمها للبضائع السائلة والزراعة. بالإضافة إلى بناء محطات جديدة لبضائع الصب الجافة والحاويات والبضائع العامة. أما بعد عام ٢٠١٠ فسيكون التركيز على رفع القدرة الإستيعابية للحاويات والمركز اللوجيستى فى المنطقة الغربية من الميناء، هذا ويترك المخطط العام المجال مفتوحاً لمد التوسعات فى ميناء السخنة حتى بعد عام ٢٠٢٠.

٢٠٢٠

سوف يكون ميناء السخنة معداً لنقل البضائع من السفن إلى المناطق الخلفية والعكس بالكميات الكبيرة المطلوبة فى عام ٢٠٢٠، كما توضح الخطة أن ميناء السخنة سيحتل عندئذ مكانة رفيعة من الناحية المالية والإدارية على خريطة موانىء نقل البضائع لما يحتويه من كافة المتطلبات الحديثة بدءاً من البنية الأساسية إلى التسهيلات والخدمات وأنظمة المعلومات ووسائل الاتصالات المتطورة التى لا يمكن الاستغناء عنها لمساعدة تدفق السلع والبضائع.

التوقعات لعام ٢٠٢٠

إن تقدير حجم البضائع المتوقع تداولها عبر ميناء السخنة يمثل الأساس الذى بنى عليه المخطط العام .. وقد بنى هذا التقدير انطلاقاً من مؤشرات التنمية الاقتصادية فى مصر والتى تعد جيدة ومشجعة على المدى الطويل بسبب استمرار سياسات التنمية والإصلاح الإقتصادى وتحرير التجارة وعلى الرغم من ذلك فقد أخذت خطة التطوير فى الإعتبار وجوب الاستعداد لمختلف الإحتمالات من خلال وضع خطط عمل تراعى حالتى التوقع الأدنى والتوقع الأقصى ومثل هذا الاستعداد إنما يؤكد على مرونة خطة تطوير ميناء السخنة ومركز اللوجستيات وقدرتها على التلاؤم مع كافة المتغيرات.

بناء على التوقع الأقصى فسوف يزداد حجم الشحن بثبات ليصل إلى ٩٠ مليون طن عام ٢٠٢٠.

وبالنظر إلى إختلاف أنواع البضائع، تشير التوقعات إلى تداول البضائع الموضحة أدناه فى عام ٢٠٢٠ عبر ميناء السخنة.

* أكثر من ٤ ملايين حاوية مكافئة. * أكثر من ١٠ ملايين طن من المنتجات الزراعية.
* حوالى ١٠ ملايين طن من بضائع الصب الجاف. * حوالى ٣٠ مليون طن من البضائع السائلة.
* مليون طن من البضائع العامة.

من المتوقع أن يتطلب تداول البضائع بحلول عام ٢٠٢٠ أكثر من ٨٠٠٠ سفينة تتراوح ما بين حاويات صغيرة إلى حاملات بضائع تصل حمولاتها إلى ١٥٠,٠٠٠ DWT.

وسوف يشهد ميناء السخنة خلال نفس العام حركة واسعة بمعدل سفينة كل ساعة.

أما عن حركة المرور البرى فى الميناء فمن المتوقع أن تصل فى عام ٢٠٢٠ إلى ١٠,٠٠٠ سيارة نقل وحوالى ٥٠٠٠ سيارة ركاب يومياً، وبالنسبة إلى حركة مرور السكك الحديدية، فقد تصل فى نفس العام إلى ١٠٠ عربة قطار يومياً لتأمين حركة مرور المناطق الخلفية للسفن.

إرشادات للعملاء للتعامل مع الجمارك والجهات الرقابية

للإقرار الجمركى (الشهادة) ويحصل الإقرار على رقم ٤٦ فى الحال ثم يقوم الموظف بطبع الإقرار والحصول على توقيع صاحب الشأن أو مندوبه على صحة البيانات.

وفى حالة وجود فحص رقابى يتم طبع استمارة الفحص فى الحال.

* فى حالة طلب النظام الآلى الجمركى عرض أحد الأصناف للفحص الظاهرى أو المعملى يقوم مكتب الخدمة بطبع استمارة فحص موحد آلياً وتصوير صور من المستندات لتجهيز ملف آخر للهيئة الرقابية.

* يقوم موظف مكتب الخدمة بتسليم الملفين إلى مكتب الاستلام المتواجد به موظف جمركى وموظف الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

* يقوم موظف الجمارك بتنظير محتويات ملف الهيئة كصورة طبق الأصل من ملف الجمارك.

* بعد مراجعة المستندات يتم تخريم الملفين ومحتوياتهما بخرامة إليكترونية برقم الإقرار الجمركى السابق الحصول عليه (مثل جواز السفر) ويصدر النظام الآلى الجمركى ايصال استلام مميكن بالمستندات يحمل رقم الإقرار الجمركى ويسلم إلى موظف مكتب الخدمة ليسلمه بدوره إلى صاحب الشأن.

* يقوم كلاً من موظف الجمارك وموظف هيئة الرقابة بتسليم الملفات لمدير التعريفة ومدير منفذ الرقابة ومن خلال قاعدة بيانات واحدة يعمل الطرفان عليها يتم تحديد موعد المعاينة واللجنة المشتركة للمعاينة واختيار الحاويات المراد معاينتها أو فحصها.

* يجلس صاحب الشأن أو المستخلص الجمركى فى مكتب الاستقبال بعد استلامه لإيصال استلام الملف ليتابع مراحل إنهاء الإجراءات من خلال الشاشات الإليكترونية الثلاث المعلقة التى تخطره، بأى طلبات أخرى للجمارك، وتحدد له ميعاد المعاينة ومطالبته بسداد الرسوم فى البنك ثم تخطره تلك الشاشات بالإفراج الجمركى والصرف وجميعها تتم من خلال الشاشات الإلكترونية الثلاث الموجودة فى مكتب الاستقبال.

* وفى نفس الوقت يتلقى صاحب الشأن أو مندوبه رسائل إليكترونية عبر تليفونه المحمول السابق تسجيله على الإقرار الجمركى تخطره بمواعيد الكشف أو قيمة الرسوم المطلوب سدادها وكذا الإفراج النهائى.

* ويمكن لصاحب الشأن أو المستخلص الجمركى أن يتابع الإجراءات الجمركية من خلال التليفون المحمول وفقاً للأكواد المعلنة.

* يقوم النظام آلياً باختيار عشوائى للحاويات المراد معاينتها بالطرق العادية أو باستخدام أجهزة الكشف بالأشعة بمعرفة الجمارك أو فحصها بمعرفة الهيئة الرقابية.

* يرسل النظام الجمركى رسالة إليكترونية إلى مدير عمليات الشركة Operation Manager بأرقام الحاويات المراد معاينتها وموعد معاينتها وفحصها لنقلها من داخل المحطة إلى ساحة الكشف والمعاينة بل موعد المعاينة.

* فى الميعاد المحدد لعمليات المعاينة والفحص تخصص الشركة سيارة للجنة المعاينة والفحص الموحدة من الجمارك وهيئة الرقابة وفى وجود صاحب الشأن أو مندوبه للدخول إلى ساحة المعاينة والفحص بالميناء للقيام بعمليات المعاينة (وتلك هى المرة الوحيدة التى يلتقى فيها صاحب الشأن أو مندوبه برجل الجمرك أو الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات).

* بعد عمليات المعاينة تحدد الرسوم الجمركية والضرائب ويرسل النظام الجمركى آلياً رسالة عبر الشاشات الموجودة بمكتب الاستقبال وشاشات التليفون المحمول تطلب من صاحب الشأن التوجه لسداد الرسوم الجمركية المبينة على التليفون المحمول. وفى نفس الوقت ترسل الرسوم والضرائب المستحقة على صاحب الشهادة الجمركية.

* يتوجه صاحب الشأن لاستلام مطالبة السداد من مكتب الخدمة ويتوجه للبنك الموجود داخل المجمع لسداد رسوم الجمارك ورسوم الفحص للهيئات الرقابية.

* بسداد الرسوم الجمركية واستلام إيصالات السداد البنكية يخطر البنك الجمارك آلياً بعملية السداد للرسوم الجمركية والضرائب ليتم الإفراج الجمركى ولا يعتبر الإفراج نهائياً إلا بالإفراج الرقابى إنتظاراً لنتائج تحليل عينات سواء كانت غذائية أو صناعية إن وجدت.

* بصدور الإفراج النهائى عن البضائع يقوم النظام آلياً باخطار كافة المنافذ الجمركية بالميناء وساحة الحاويات والمخازن والميزان بالإفراج عن البضاعة وهنا تصدر فاتورة آلياً بمستحقات الساحات والمخازن لشركة السخنة من خلال مكتب الخدمة ليتسلمها العميل ويقوم بسدادها بالبنك.

* تتم كافة المعاملات المالية من خلال فرع البنك الموجود داخل المجمع بدلاً عن صرافى كافة الجهات العامة فى الميناء ويحصل العميل على إيصالات السداد البنكية بدلاً عن القسيمة الحكومية السابق التعامل بها.

* تغطى الكاميرات جميع الأرصفة أو الساحات والمخازن طوال ٢٤ ساعة.

* عدم السماح للسيارات الملاكى بالدخول إلى الميناء.

* عدم السماح لسيارات النقل بالدخول للميناء إلا لعمليات التحميل أو التعتيق للحاويات أو البضائع السابق إخطار المنافذ بصرفها أو دخولها.

* دخول سيارات النقل بتصاريح ممغنطة لفتح البوابة وتصدر باسم السائق ورقم السيارة.

ميناء السخنة

يرى المستقبل بعيون الكترونية

* دخول الأفراد بتصاريح يومية ممغنطة وبصمة الإصبع عبر بوابات اليكترونية لعبور الأفراد.
* خصصت الشركة لكل محطة تشغيل ... اليكتروني خاص بها.
* منعاً لأي تأخير أو معوقات عند الصرف تم إدراج كافة مصاريف الخدمات الإضافية ضمن فاتورة الرسوم الجمركية مثل النوبتجيات وخلافه.
* جاري التنسيق مع الجمارك في الوقت الحالي لتشغيل ورادي على مدار ٢٤ ساعة تقوم بعمليات إدراج، معاينة، توريد، إفراج وصرف.
* وفرت الشركة للجمارك كافة التجهيزات ووسائل الاتصال الحديثة حتى توفر لرجل الجمارك المناخ الملائم ليمارس عمله وتمكنه من تطبيق النظم الإليكترونية للإجراءات في هدوء.
* لأول مرة في موانئ مصر يستخدم نظام تبادل المعلومات اليكترونياً في EDI تبادل الرسائل اليكترونياً بين الأجهزة العاملة في الميناء وبين المتعاملين وملاك السفن والوكلاء الملاحين.
تستقبل الجمارك منافستات البضائع (قوائم الشحن) من الوكلاء الملاحين بنظام الـ EDI في وقت قياسي لا يتعدى ٣ دقائق لمانفستو مكون من ٤٠٠ صفحة ويحتوي على ٦٥٠ بوليصة بكافة بياناتها والذي يحتاج إلى ٤ أيام لإدراجها آلياً.
* تستقبل منافستات البضائع باللغة الانجليزية الواردة بها من الخارج وعدم ترجمتها للعربية.
* إلى أن يتم صدور القانون التوقيع الاليكتروني وبالتنسيق مع الجمارك تستمر التوكيلات الملاحية في تسليم نسخة ورقية من المانفستو معتمدة إلى جانب إرسال بيانات المانفستو اليكترونياً بنظام EDI.
* ولتحقيق نظام الإجراءات الجمركية المسبقة يكون ارسال بيانات المانفستو اليكترونياً تباعاً على أن تستكمل بصفة نهائية بوصول الباخرة وخلال المهلة القانونية على أن تسلم نسخة ورقية في نهاية استكمال بيانات منافستو الباخرة.
* لأول مرة في مصر والعالم تستخدم خدمات التليفون المحمول في نقل البيانات والرسائل بين الجمارك والمتعاملين لمتابعة سير الإجراءات الجمركية.
* لأول مرة في الجمارك المصرية تستخدم مكاتب خدمة المتعاملين والشاشات الاليكترونية المضيئة في مخاطبة المتعاملين مع الجمارك للوقوف على سير الإجراءات الجمركية.

إرشادات للعملاء للتعامل مع الجهات الرقابية
(الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات)

* بالتنسيق الكامل بين الشركة والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، قامت الشركة بميكنة نظام الإجراءات للهيئة حتى تتم كافة المراجعات من خلال النظام الآلي.
* تقوم الشركة في الوقت الحالي بإنشاء معمل للتحليل على أعلى مستوى داخل الميناء لسرعة الفحص والتحليل وإصدار النتائج والإفراج الرقابي.
* وإلى أن يتم تشغيل المعمل خصصت الشركة داخل الميناء غرفتين أحدهما لتجهيز العينات الغذائية وتكويدها قبل إرسالها إلى المعامل الخارجية والأخرى للعينات الصناعية للتسجيل والتكويد قبل ارسالها إلى المعامل الخارجية.
* خصصت الشركة سيارات لنقل العينات فوراً إلى المعامل الخارجية بصحبة مندوب من الهيئة لتسليمها توفيراً للوقت والجهد وسرعة وصول النتائج.
* خصصت الشركة سيارة ثلاجة لنقل العينات الغذائية القابلة للتلف إلى المعمل.
* تم وضع برنامج خاص لتكويد العينات.
* ولأول مرة تعمل كلاً من الجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ضمن قاعدة بيانات آلية واحدة لتسهيل الإجراءات وتبادل المعلومات اليكترونيا فيما بينهم والشركة.
* يتم الإفراج تحت التحفظ بعد سحب العينات شرط استيفاء المستندات والفحص الظاهري.
* تقبل الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات شهادات الفحص المسبق التي تتم في الخارج على السلع الصناعية الصادر بها قرار وزير التجارة الخارجية وذلك لتسهيل عمليات الإفراج الرقابي في الحال.
* أولوية الإفراج للسلع الغذائية الواردة في حاويات مثلجة.
* أولوية المعاينة والإفراج للمواد الخام الواردة للمصانع.

دليل الرسائل القصيرة (SMS) للاستعلام عن البضائع
والإجراءات الجمركية بالتليفون المحمول بميناء السخنة

أولا: موعد فحص الرسالة

إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلي رسالة تبين بموعد فحص الرسالة (موعد لجنة الفحص المشتركة من الجمارك والهيئات الرقابية) كما هو مبين في المثال الآتي:

[01-123456]- on DD-MM-YYY NO.123456[2002-02]
appointment for your declaration scheduled an inspection ap Sokhna Custems at HH:MM

ثانيا: الشهادة جاهزة لسداد الرسوم

كما هو الحال في الرسالة السابقة، إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلي رسالة تبين الرسوم المطلوب سدادها على الشهادة الجمركية كما هو مبين في المثال التالي:

eend of [LE123456.99] plus LE Customs requests the paym Sokhna
[2002-02-01-123456] for you declaration no. 123456 ١٢٣٤٥٦,٩٩

ثالثا: وسائل الاستعلام

يمكن للمتعامل مع الجمرك بميناء العين السخنة الاستعلام عن حالة الشهادة الجمركية وللاستعلام يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة SMS بالشكل التالي:

Qxx declaration no

حيث xx تمثل رقم الإستعلام و declartion no تمثل رقم الشهادة الوارد (رقم ٤٦)على الرقم التالي٢٤٤٥١٢٣ -١٢٠.

الإستعلام عن رسوم شهادة جمركية

للإستعلام عن رسوم شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح عالية كما هو موضح بالمثال التالي:

Q01 191160 حيث ١٩١١٦٠ يمثل رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن رسومها. يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالي:

for your declaration no. 191160 Taxes and Charges
[123456.99 plus LE 123456.99] [2002-0--01-191160]are[LE]

للإستعلام عن حالة شهادة جمركية

للإستعلام عن حالة شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح السابق كما هو موضح بالمثال التالي:

Q02 191160 ١٩١١٦٠ هو رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن حالتها. يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالي:

[2002-02-01-191160] is status of your declaration no. 191160
Customs System Status Report Sokhna

حيث Status هي : * Data Entry phase
Review & Inspection Phase • Document • Final Review Phase
•Ready for payment •Paid &cleard •Pending settlement of Dispute

الإستعلام عن تاريخ تطبيق التعريفة (تطبيق القوانين الجمركية): Q03 191160

يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالي:

for your declaration no. 191160 Tariff Application Date 46 [-01-191160] is
DD-MM-YYYY[2002-02]

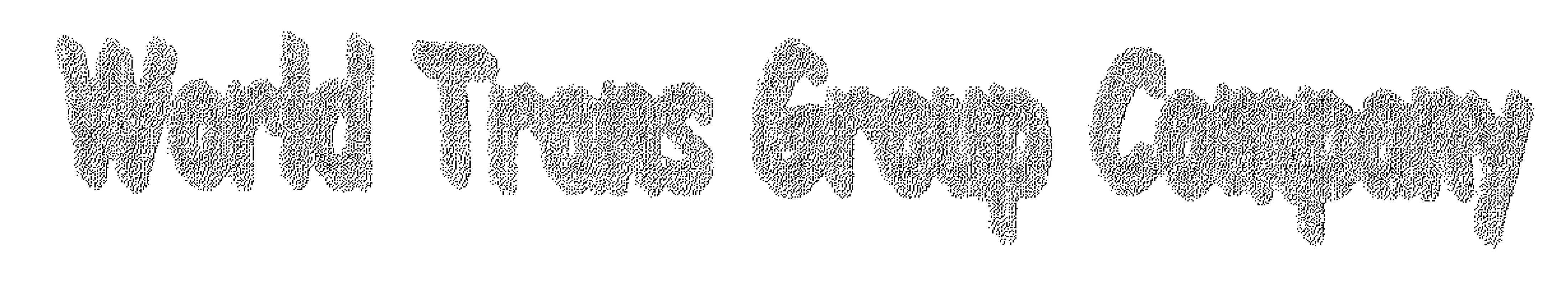
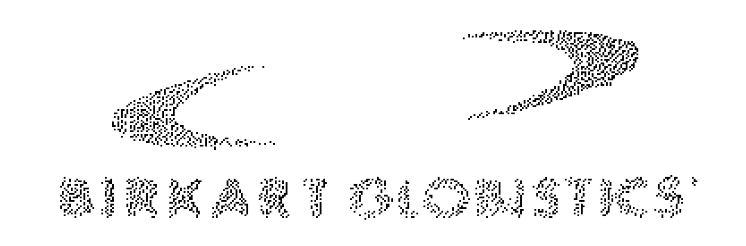
الإستعلام عن تاريخ وموعد الفحص: Q04 191160

يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالي: on DD-MM-YYYY at HH:MM
191160[2002-02-01-191160] ttment for your declaration no. scheduled an inspection appoin Sokhna Customs

صرف البضائع بعد الحصول على الإفراج النهائي

ويخضع لبرنامج اليكتروني آخر تعمل به الميناء يسمى NAVIS.
يتقدم سائق الناقلة إلى مكتب التصريح الخاص بالشركة PRE CHECK OFFICE ومعه الإفراج الجمركي لبدء عمليات تحميل الحاوية.
* يقوم المكتب بمراجعة موقف الحاوية على جهاز الكمبيوتر للتأكد من الإفراج الجم وتحصيل كافة مستحقات الشركة.
* بعد التأكد من تحرير الحاوية RELLEASING يقوم بإدراج بيانات البوليصة والحاوية على الجهاز وإدراج العملية برقم تسليم يسمى .BAT.NO وتخطر بالبيانات اليكترونيا كلاً من البوابة والميزان وساحة الصرف.
* يسلم للساق لوحة عليها الرقم BAT NO ويضع في مقدمة السيارة.
* تتقدم الناقلة إلى بوابة الميناء ويصرح لها بالدخول.
* تتوجه الناقلة إلى الميزان الاليكتروني ليدخل الوزان رقم اللوحة المعلقة على الناقلة تظهر له بيانات العملية ويقوم بوزن الناقلة فارغة مسجلة ما يعرف بالوزنة الأولى ويستخرج من الميزان ما يسمى بكارتة الصرف تسلم لسائق المركبة.
* تتوجه الناقلة إلى ساحة الصرف يستقبلها كاتب ساحة ليوجهها إلى الآلة الرافعة المخصصة والمجهزة بجهاز اليكتروني مرتبط اليكترونيا بعمليات تخطيط وتستيف الساحات.
* يقوم سائق الآلة الرافعة بإدخال رقم اللوحة الموجودة على السيارة .BAT NO على الجهاز الإلكتروني ليظهر لسائق الرافعة مكان تستيف الحاوية ليتوجه إليها على الفور لإحضارها وتحميلها على الناقلة.
* تتوجه الناقلة بعد التحميل إلى الميزان مرة أخرى للوزنة الثانية لاستخراج الصافي بعد خصم حمولة المركبة فارغة ووزن الحاوية الفعلي لتحديد صافي حمولة المركبة بالوزن الفعلي للبضائع ويستخرج علم الوزن الذي يسلم للبوابة الجمركية اليكترونياً ويدوياً.
* بخروج الحاوية من بوابة الميزان يسجل النظام خروج البضاعة والحاوية من الميناء فيما يعرف

SHEET OUT

As Agent Only

You are most welcomed to visit our web site at

www.ewa-group.com

Our Consolidation Cargo Schedule for (LCL Import Service) 2003

From Turkey

M/V	Voyage Date	Shipping Line	POL	T/T
Esra Sea Voyager	Every Monday	EMES	Istanbul & Izmir	6 Days

From Spain

M/V	Voyage Date	Shipping Line	POL	T/T
Pelat Pelado Pelineo	Every Tuesday & Friday	Bulcon	Valencia & Barcelona	8 Days

From Rotterdam

M/V	Voyage Date	Shipping Line	POL	T/T
PSD Senator Damascus P&O Nedlloyed Beirut City of Tunis	Every Sunday & Friday	DSR	Rotterdam & Antwerp	10 Days

From Germany

M/V	Voyage Date	Shipping Line	POL	T/T
PSD Senator Damascus P&O Nedlloyed Beirut City of Tunis	Every Tuesday & Thursday	P & O	Hamburg	11 Days



Our Branches please feel free to contact us, for any further information

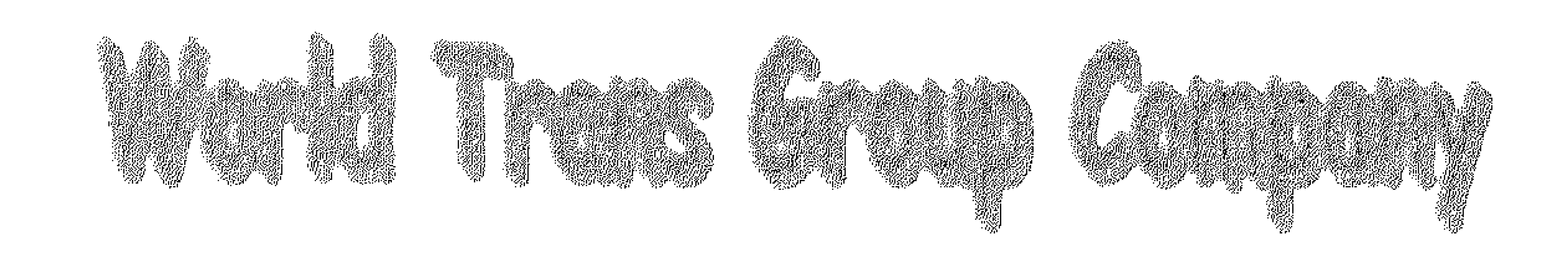
Alex Head Office :
22 Bani El-Abassi St., El-Pharaana, Alex, Egypt.
(+203) 48 55 900
(+203) 48 54 900

Cairo Branch :
26 Gameat El Dowal El Arabia St., El Mohandesine, Cairo, Egypt.
(+202) 344 90 47
(+202) 344 90 46

Cairo Airport Branch :
International Export Center, Room 225, Cairo Airport, Egypt.
(+202) 267 18 68
Ext. 225

Port Said Branch :
Free Port Building App 425 Port Said, Egypt
(+2066) 248064







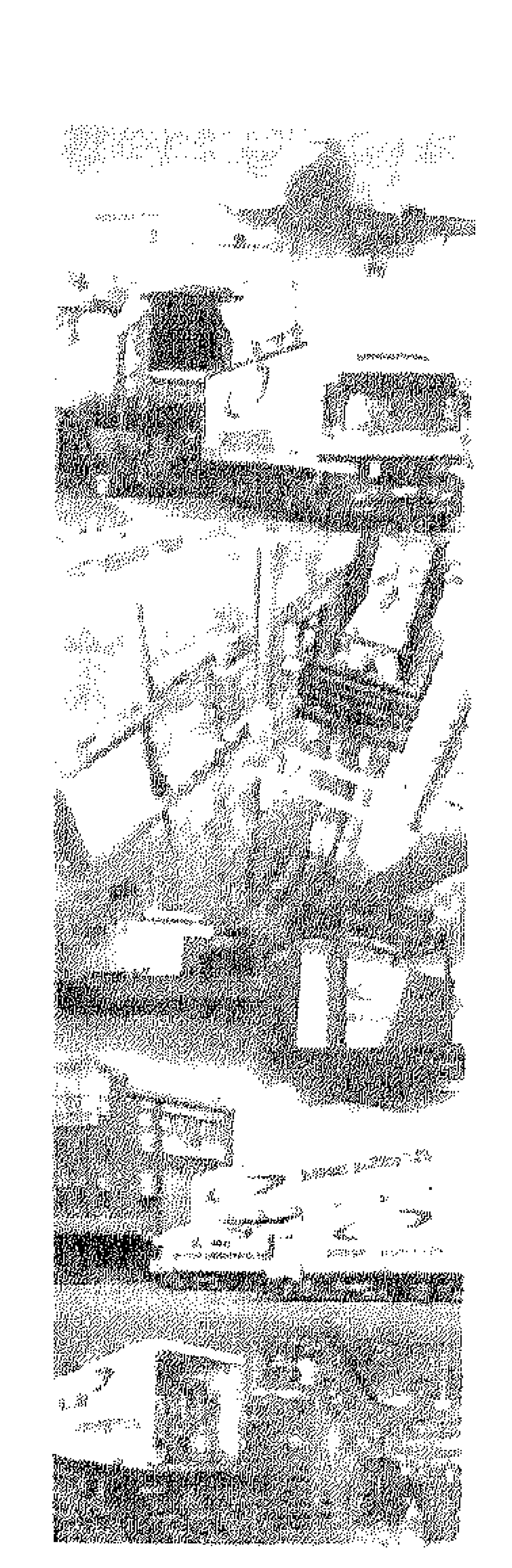
As Agent Only

You are most welcomed to visit our web site at

www.ewa-group.com

Glad to Announce Our New Exclusive Agency







PROFESSIONALS IN ALL LOGISITICS SERVICES

TAILOR MADE SERVICE

SURFACE LOGISTICS

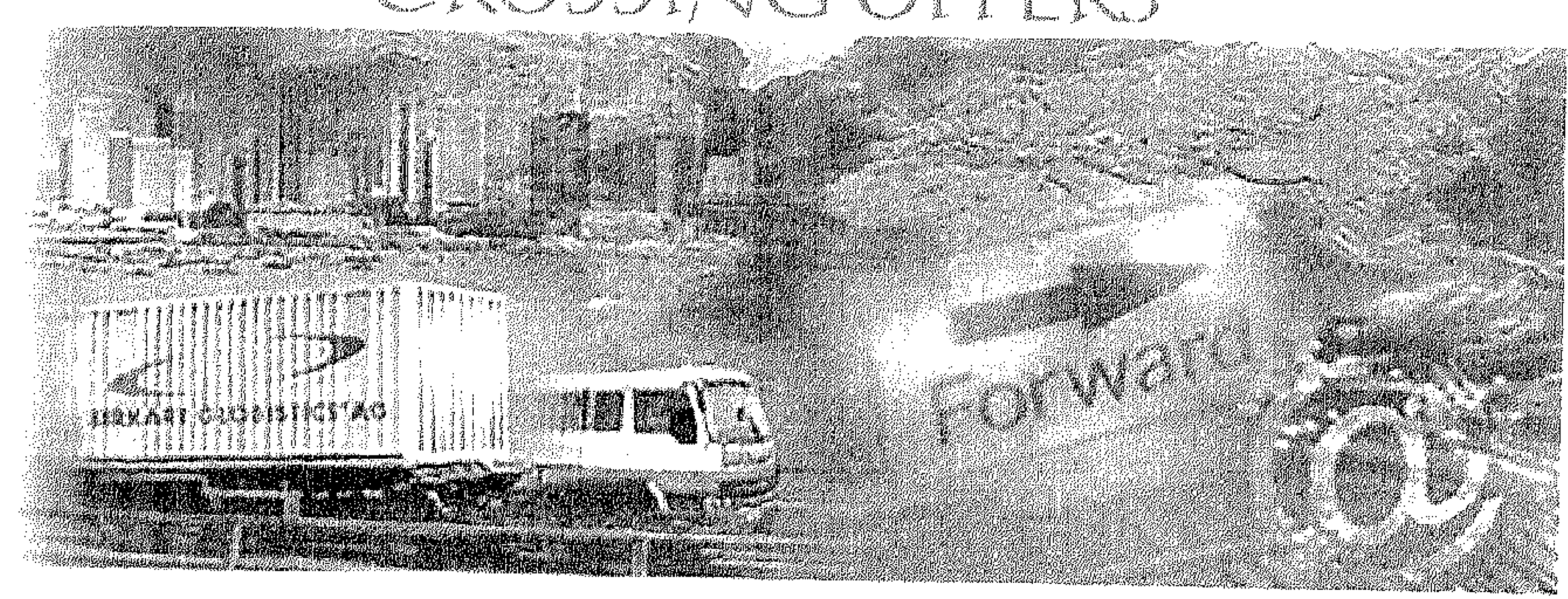
SEA LOGISTICS

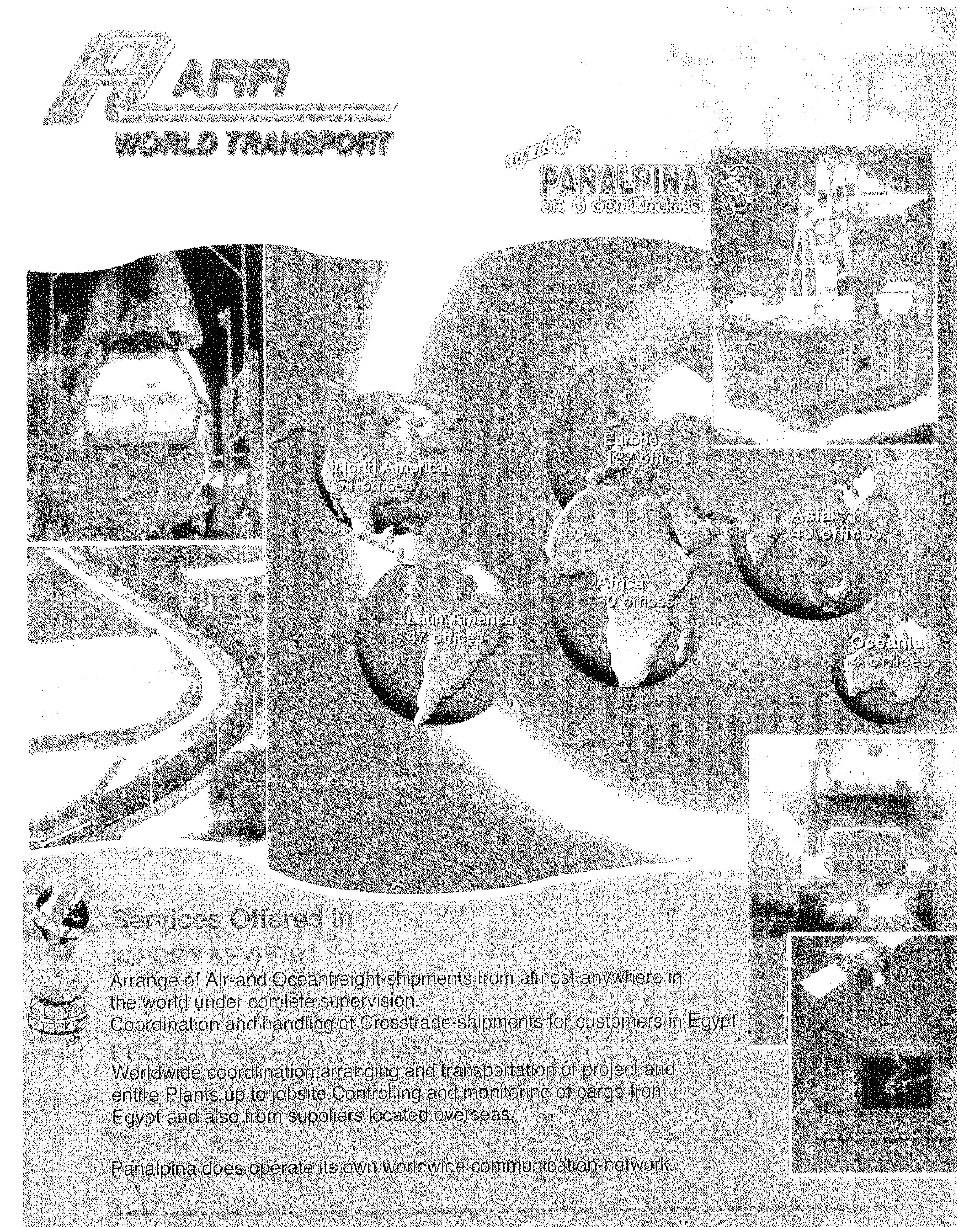
TEXTILE LOGISTICS

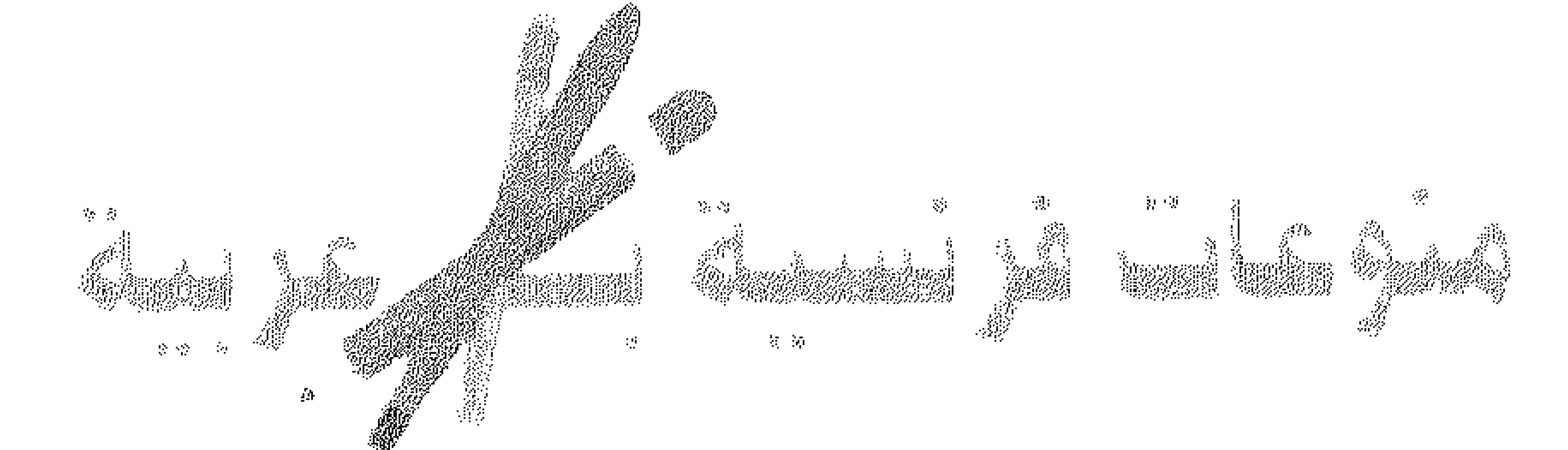
FURNITURE LOGISTICS

WE'LL GE YOU AHEAD

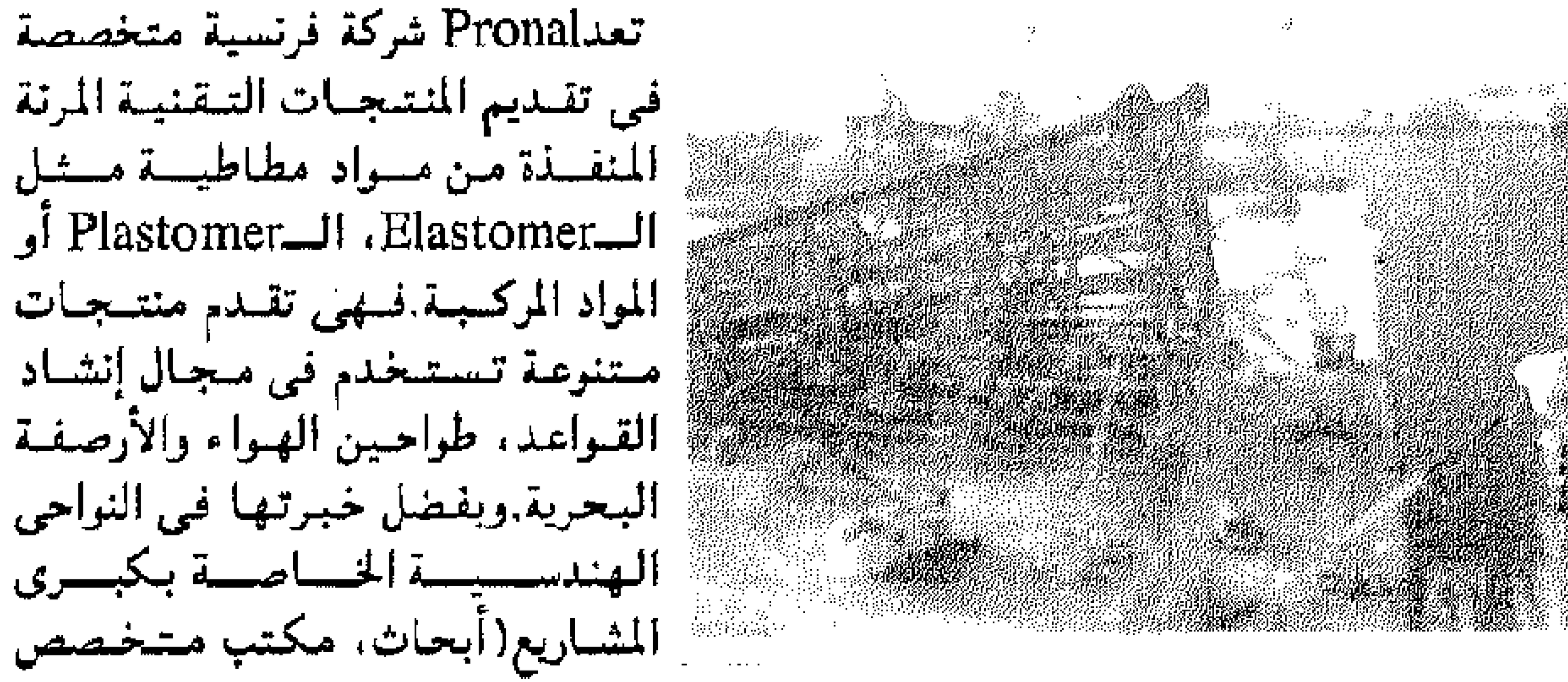
NO MATTER WHICH LOGISTICS SERVICES YOU REQUIRE - WHETHER DOMESTIC, IN EUROPE OR AROUND THE WORLD – WITH US YOU'LL FIND FRONTIER CROSSING OFFERS




AFIFI
WORLD TRANSPORT
PANALPINA
on 6 continents
Europe
127 offices
North America
51 offices
Asia
49 offices
Africa
30 offices
Latin America
47 offices
Oceania
4 offices
HEAD QUARTER
FIATA
Services Offered in
IMPORT &EXPORT
Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in
the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt
PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT
Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and
entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from
Egypt and also from suppliers located overseas.
IT-EDP
Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

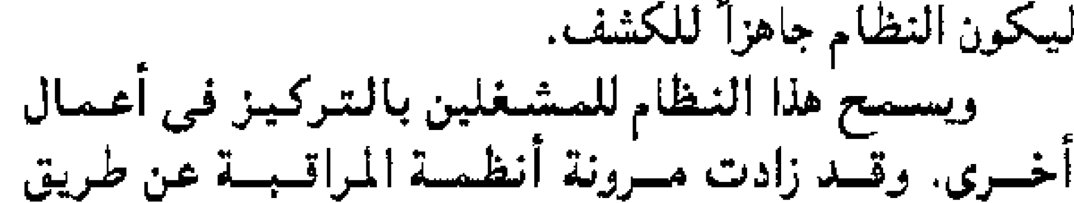


PRONAL تقدم منتجات خاصة لخدمة إقامة قواعد التنقيب عن النفط فى أعماق المحيطات (الـOFFSHORE)



تعدPronal شركة فرنسية متخصصة فى تقديم المنتجات التقنية المرنة المنفذة من مواد مطاطية مثل الـElastomer، الـPlastomer أو المواد المركبة.فهى تقدم منتجات متنوعة تستخدم فى مجال إنشاد القواعد، طواحين الهواء والأرصفة البحرية.وبفضل خبرتها فى النواحى الهندسية الخاصة بكبرى المشاريع(أبحاث، مكتب متخصص للدراسات والتصميمات، برنامج CATIA 3D) إستطاعت شركة Pronal تصميم ثلاث مجموعات من المنتجات المتخصصة.وتتمثل هذه المنتجات فى كل من سلسلة Grout-Packers(وهى وصلات حلقية من الأسمنت) سلسلة Pile Wipers (وهى وصلات كشط) وسلسلة Diaphragm (وهى وحدات تغليف الطبقة الخارجية).إذ تقوم هذه المنتجات بخدمة تثبيت القواعد الخاصة بإستخراج النفط من أعماق المحيطات.

ثورة فى مجال الفيديو: Visio P a D
النظام الجديد للمراقبة النشيطة عن طريق الفيديو للكاميرات المتحركة

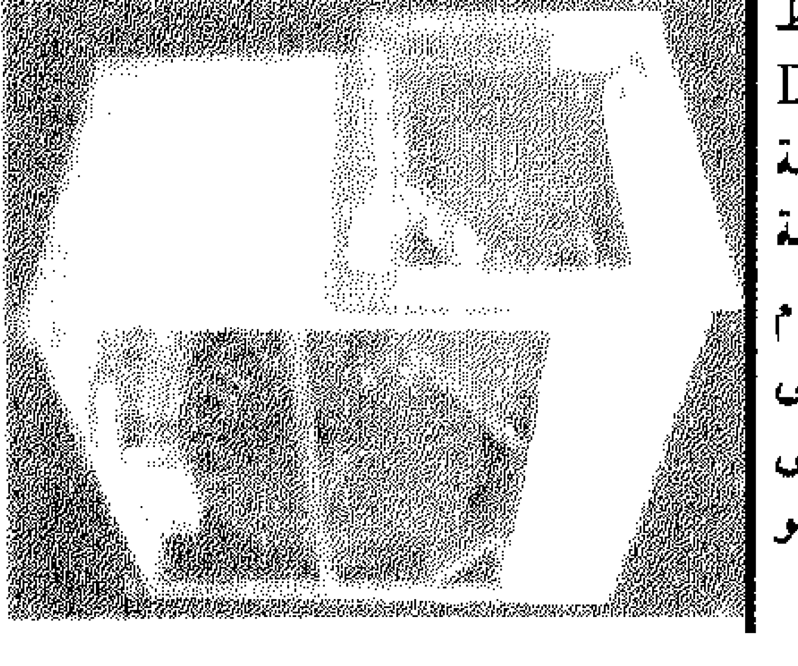

Plug and Detect on Video Solutions

هذا النظام الجديد «صل واكشف» "Plug and Detect" للمراقبة النشيطة عن طريق الفيديو تم نشره بصفة خاصة فى مجال الطرق، ويقوم على نظام كشف عمليات التوقف المرورى. ويعمل هذا النظام عن طريق تحليل صور الفيديو، فلم يعد هناك حاجة لتحديد الزوايا أو ضبط الكاميرا أو تثبيتها فيكفى توصيل نظام فيزيو بى آند دى بشبكة الكاميرات المتحركة الموجودة بالفعل ليكون النظام جاهزاً للكشف.

ويسمح هذا النظام للمشغلين بالتركيز فى أعمال أخرى. وقد زادت مرونة أنظمة المراقبة عن طريق الكاميرات المتحركة لاسيما بفضل إمكانية إعداد مسبق لبرامج مراقبة أوتوماتيكية يحتفظ عن طريقها المشغلون بقدرتهم على التدخل. ويعد التسجيل المستمر للصور وسيلة للرجوع إلى حدث ما وفهم كل جوانبه وقت وقوعه أو بعد ذلك.

وقد تم التوصل إلى هذا الحل بفضل اكتشاف جديد فى عملية معالجة الصورة إذ سمح تطوير حسابات جديدة قادرة على « تعلم» سمات المرور بتصور نظام كشف لا يتطلب أى تحديد للزوايا أو معايرة مسبقة. وتقوم حسابات علاج الصورة بتحليل المشهد وترصد آلياً أى توقف فى مسار الطريق. فأى حركة للكاميرا - سواء فى وضع زووم أو موقع أو سمت - يتم على الفور الكشف عنها واستتباعها بعملية إعادة تكييف على المنظر المواجه للكاميرا

ديريكت فيديو: DIRECT VIDEO
جهاز التوزيع الآلى للعاملين فى مجال الفيديو



ديريكت فيديو هو قسم الفيديو والوسائط المتعددة لمجموعة ديريكت فيندينج Direct Vending ، وهى شركة صناعية فرنسية متخصصة فى تصميم وتصنيع أنظمة وتوزيع على أجهزة آلية «ذكية» لاستخدام الجمهور أو للاستخدام الصناعى. وتعد ديريكت فيديو الشركة الرائدة فى فرنسا لتوزيع أجهزة التوزيع الآلى وتركيبها فى منشآت الفيديو كاسيت واسطوانات الفيديو الرقمية DVD التى تعمل ٢٤ ساعة يومياً.

السمات الرئيسة لأجهزة ديريكت فيديو الآلية:

إمكانية التشغيل: نظام فريد فى التوزيع عن طريق إسطوانة رافعة.

- تتسم الأجهزة ببساطة آلياتها وحد أدنى من القطع المتحركة، ولا تحتاج الأجهزة لصيانة وإصلاحها يسير، وبفضل نظام خزائن إدراج قابلة للتبديل فيما بينها يمكن الحصول فى الوقت ذاته على شرائط فيديو K7 واسطوانات الفيديو الرقمية.

الأمان: أمان عال فى التعرف على المنتج:

- بسبب سهولة تقليد أى كود بار قامت ديريكت فيديو بالاشتراك مع شركة تاجسيس Tagsys بتطوير نظام أمان للتعرف على المنتج وذلك عن طريق شريحة إلكترونية، وتعمل هذه الشرائح بنظام تردد الموجات وكل شريحة فريدة من نوعها، ولا يمكن اختراقها أو تقليدها ولا تتعطل بفعل الزمن.

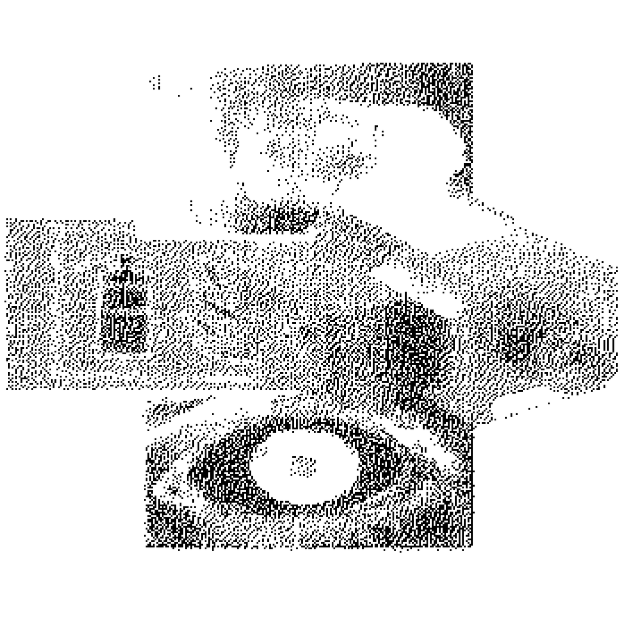
وسهولة الاستخدام: خصائص بسيطة لمساعدة العميل:

- من بين الخصائص التى تجعل أجهزة توزيع ديريكت فيديو الآلية أكثر جاذبية للمستهلك تزويدها بدليل صوتى، ونصوص، وفيديو، وطريقة استشارة مبسطة، وظهور متزامن للعناوين المتاحة وعلب الشرائط الشفافة، وكذلك إمكانية إعادة الشرائط دون استخدام البطاقة.

إدارة متكاملة: برمجية لإدارة عالية الكفاءة.

- تسمح البرمجية بإدارة الجهاز الآلى ونادى الفيديو فى آن واحد، وذلك بتخصيص بطاقة واحدة وحساب واحد لكل عميل، والحصول على معلومات محوسبة عن العميل وما لديه من أفلام، والإحصاءات المجمعة والإدخال السريع للأفلام من المخزن للجهاز.

مجموعة من الكاميرات الرقمية ISENSE
ذات قدرة فائقة على قياس شدة الألوان وشدة الضوء



قامت شركة ELDIM المشهورة عالمياً فى مجال قياس الألوان وقياس شدة الضوء منذ١٢عام بتقديم مجموعتها الجديدة من الكاميرات الرقمية القادرة على التقاط كميات كبيرة من الصور وعلى قياس شدة الألوان والضوء.والكاميرات ISENSE ذات ديناميكية قوامها ١٦ Bit وقد تم تبريدها عند٣٠ درجة مئوية عن طريق نظام إلكترونى حرارى وذلك بهدف ضمان أكبر درجات الدقة والحساسية حتى بالنسبة للإشارات ضعيفة الحدة.

وقد تم طرح إختيارات جديدة.وقد يصل مدى وضوح جهاز الترجية CCO إلى٣,٦مليون بيكسل.وسيتم دمج مجموعة من الفلاتر كتلك الخاصة بجودة الصورة وNVIS والفلاتر المتداخلة.وأجهزة الترجية هذه تمتاز بحماية ضد التشتت وبصريات عالية الجودة يمكن إتاحتها بناء على طلبات محدد.

Kinomai تعلن عن توافر الإصدار الثانى من K-Track
أول حل متابعة بالصوت والصورة للاعلانات التليفزيونية

أعلنت شركة Kinomai عن طرح الإصدار الثانى من K-Trak وهو «مثالى» يهدف إلى التعرف على الاعلانات التجارية التى يتم بثها على عدد كبير من القنوات التليفزيونية. إذ يتضمن K-Trak تكنولوجيا الـ fingerprinting الخاصة بشركة Kinomai. ومن ثم فهى تسمح بإجراء التعرف الدقيق على متتاليات الفيديو المعروضة بقنوات التليفزيون الرقمى أو التناظرى. كذلك يسمح K-Track بإضفاء الطابع الأوتوماتيك على طريقة العمل علماً بأن الجزء الأكبر من هذا العمل كان يتم بشكل يدوى. ومن ثم يتيح هذا الحل زيادة ملحوظة فى جودة النتائج التى يتم التوصل إليها فى إطار ضمان تكلفة استخدام أقل.

فعلى نقيض النظم المعروفة باسم الـ watermark-ing، يتمتع K-Track بعدم الاحتياج إلى إدخال كود خاص لمتتاليات الفيديو المطلوب التعرف عليها. فهو يكتفى بتصميم أوتوماتيك للـ signatures المرتبطة بمختلف خواص الصوت والصورة بمتتاليات الفيديو. ومن ثم يقوم K-Track بخدمة سلسلة كبيرة متنوعة من الشركات والجهات الراغبة فى الحصول على رؤية دقيقة ومفصلة لسوق الإعلانات التليفزيونية وذلك بهدف تلبية احتياجات التحليل الكمى والكيفى. وبالتالى فهو حل مثالى لكل من شركات الـ media monitoring ، وكالات الـ media planning، وكالات الاعلانات، جهات الأبحاث التى تقوم بتحليل استراتيجية الاعلان فى الشركات المنافسة لهم، هيئات اللوائح ... إلخ.

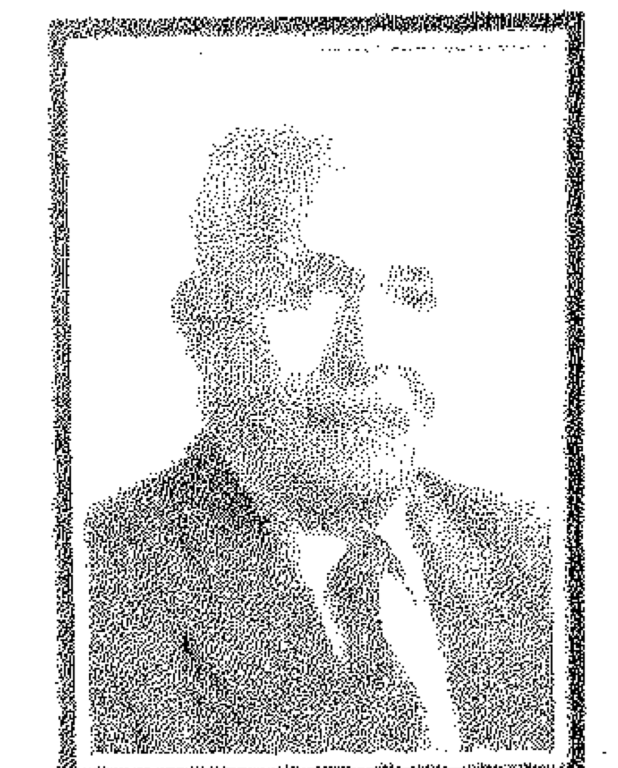
حل مصمم خصيصاً لمتابعة الاعلان التليفزيونى

تتمثل قوة K-Track فى قدرته على الجمع فى جهاز واحد لاحتياجين متنافسين فى مجال صناعة الاعلانات، وهما التعرف على عدد هائل من الاعلانات المعروضة عبر مختلف القنوات مع تحديد خواص كل اعلان بدقة فائقة.



المنظمة البحرية الدولية (١٢)

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION



WHAT IT DOES AND HOW IT WORK...?

ماذا تعمل وكيف تعمل...؟

د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقا)

الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل (6)

تناولنا فى المقال السابق إقرار مدونة التدريب والتأهيل وتولى أعمال النوبة للعاملين بالبحر Adoption of the Seafarers Training, Certification and Watchkeeping Code، وفى هذا المقال نختتم الحديث عن الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل بتناول الملحق الثالث للقرار النهائى لمؤتمر STCW 95 والذى يتضمن القرارات الملحقة بالإتفاقية وآليات تنفيذ الإتفاقية الدولية المعدلة لمستويات التدريب والتأهيل 1995.

الملحق الثالث للقرار النهائى لمؤتمر STCW 95

Attachment 3 to the Final Act of the 1995 STCW Convention

يتضمن الملحق الثالث القرارات الأربعة عشر الملحقة بالإتفاقية

القرار الأول من هذه القرارات يتعلق بكيفية إجراء التعديلات

Adoption of amendments to the annex of the international Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978، ولقد سبق تناول هذا القرار بالتفصيل فى المقال التاسع.

يتعلق القرار الثانى والذى تضمن مدونة التدريب والتأهيل وتولى أعمال النوبة للعاملين بالبحر Adoption of the Seafarers Training, Certification and Watchkeeping Code، وقد تناولناه بالتفصيل فى مقالنا السابق.

القرار الثالث ويتناول التدابير الإنتقالية

Resolution 3 Transitional provisions

ولقد تناول هذا القرار تأكيد القاعدة 1/15 والمتعلقة بالتدابير الإنتقالية والتى تسمح بفترة خمس سنوات قبل مطالبة الدول أعضاء الإتفاقية بإصدار والإعتراف بشهادات الأهلية المصدرة وفقاً للتعديلات التى أدخلت على الإتفاقية. وذكر القرار أنه حتى يمكن تطبيق الإتفاقية بالكامل فى 1 فبراير 2002 فإنه يجب على الدول الأعضاء إتخاذ الإجراءات المناسبة لتطبيق الإتفاقية المعدلة بالنسبة لنظم التدريب والتأهيل والإدارة المحلية. وحث القرار على أن تقوم الدول الأعضاء بإخطار لجنة السلامة البحرية بالمنظمة البحرية الدولية بمدى التقدم فى الإجراءات اللازمة لتطبيق الإتفاقية المعدلة، وكذا بأية صعوبات تواجهها فى هذا المجال. وفى نفس الوقت طلب القرار من لجنة السلامة البحرية مراقبة تقدم الدول الأعضاء فى إتجاه تطبيق الإتفاقية المعدلة.

القرار الرابع ويتناول تدريب مشغلى الراديو بالنسبة للنظام العالمى للإستغاثة والسلامة البحرية

Resolution 4 Training radio operators for the global maritime distress and safety system (GMDSS)

ويحث القرار بقوة الحكومات المعنية بإتخاذ الخطوات اللازمة لتأكيد أن عدد كاف من الأفراد الذين يتولون المسؤولية بالنسبة للإتصالات المتعلقة بالإستغاثة والسلامة على سفنهم قد تم تدريبهم ومنحهم شهادات أهلية كمشغلين للراديو بالنسبة للنظام العالمى للإستغاثة والسلامة البحرية GMDSS قبل أول فبراير 1999، كما يحث هذه الحكومات على جذب إنتباه ملاك السفن والعاملين بالبحر وكل من قد يحتاج لإستخدام هذا النظام أو هؤلاء التى قد تحتاج سفنهم لإستخدام خدمات الـ GMDSS إلى أهمية هذا التدريب.

يتناول القرار الخامس التدريب الخاص بإدارة الأزمات والسلوك الإنسانى بالنسبة للأفراد العاملين على ظهر سفن الدحرجة الخاصة بالركاب

Resolution 5: Training in crisis management and behaviour for person- huma nel serving on board ro-ro passenger ships

ويدعو هذا القرار المنظمة البحرية الدولية لأن تقوم بصفة عاجلة بوضع التدابير التفصيلية الخاصة بتدريب الأفراد العاملين على ظهر سفن الدحرجة الخاصة بالركاب على إدارة الأزمات والسلوك الإنسانى، وذلك حتى يمكن تضمينها فى مدونة الإتفاقية STCW Code.

القرار السادس ويتناول تدريب الأفراد على سفن الركاب

Resolution 6 Training of personnel on passenger ships

ويدعو هذا القرار المنظمة البحرية الدولية أن تأخذ بعين الإعتبار وضع التدابير المناسبة لتدريب الربابنة والضباط والأفراد الذين يخدمون على سفن الركاب على ما جاء فى الإتفاقية المعدلة، كما يدعو الدول الأعضاء فى إتفاقية عام 1978 أن تأخذ بعين الإعتبار التطبيق الإختيارى لتدابير التدريب المذكورة بالقاعدة V/2 بالنسبة للأفراد العاملين على سفن الركاب.

القرار السابع ويتناول مراقبة متضمنات التأهيل البديل

Resolution 7: Monitoring the implications of alternative certification

يدعو القرار لجنة السلامة البحرية لمراقبة تنفيذ الفصل السابع للملحق المعدل للإتفاقية والأقسام ذات الصلة فى مدونة الإتفاقية STCW Code بهدف:

1. التعرف على أنظمة التأهيل البديل التى يتم تطبيقها وفقاً للفصل السابع.
2. تحديد ما إذا كانت هناك حاجة لمراجعة مدونة الإتفاقية لتأكيد أن متطلبات تطبيق مثل هذه الأنظمة مناسبة وفعالة.
3. توضيح الأساسيات التى تتضمنها القاعدة VII/3 وتوضيح كيفية تطبيقها.

القرار الثامن ويتناول تعزيز المعرفة الفنية ومهارات وحرفية العاملين بالبحر

Resolution 8: Promotion of technical knowledge, skills and professionalism of seafarers

ويوصى هذا القرار بأن تقوم الإدارات البحرية بالدول الأعضاء بعمل الترتيبات اللازمة لتأكيد قيام الشركات بـ:

1. وضع معايير وعمليات الاختيار للأفراد بحيث تعرض أعلى المستويات العملية للمعرفة الفنية والمهارة والحرفية.
2. مراقبة مستويات الأفراد فى القيام بواجباتهم.
3. تشجيع جميع الضباط على المشاركة الفعلية فى تدريب الأفراد الأحدث.
4. المراقبة الدقيقة والمتعددة لتقدم الأفراد الأحدث بالنسبة لإكتساب المعرفة والمهارة أثناء خدمتهم على ظهر السفينة.
5. توفير برامج تدريبية للتذكرة وتحديث المعرفة refresher and updating على فترات مناسبة.
6. إتخاذ الإجراءات اللازمة لتشجيع التفاخر بالخدمة والحرفية من جانب الأفراد الذين يستخدمونهم.

القرار التاسع ويتناول توفير المستويات الدولية للملاءمة الطبية للعاملين بالبحر

Resolution 9: Development of international standards of medical fimess for seafarers

ويدعو هذا القرار المنظمة البحرية الدولية أن تقوم بالتعاون مع منظمة العمل الدولية International Labour Organization ومنظمة الصحة العالمية World Health Organization بوضع المستويات الدولية للملاءمة الطبية للعاملين بالبحر.

القرار العاشر ويتناول تدريب المرشدين البحرين والأفراد العاملين فى خدمة حركة مرور السفن والأفراد البحريين العاملين على الوحدات المتحركة البعيدة عن الساحل

Resolution 10: Trainig of maritime pilots, vessel traffic service personnel and maritime personnel employed on mobile offshore units

ويدعو القرار المنظمة البحرية الدولية أن تأخذ فى الإعتبار توفير الوسائل التى تغطى تدريب وتأهيل المرشدين البحريين والأفراد العاملين فى خدمة حركة مرور السفن والأفراد البحريين العاملين على الوحدات المتحركة البعيدة عن الساحل بغرض ضمها إلى الإتفاقية أو أى وسيلة أو وسائل أخرى ملائمة.

القرار الحادى عشر ويتناول تعزيز التعاون الفنى

Resolution 11: Promotion of technical co-operation

ويحث القرار بقوة الدول الأعضاء على أن تقدم بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية المساعدة للدول التى تواجة صعوبات فى الوصول إلى متطلبات الإتفاقية وتدعو المنظمة لتقديم مساعيها لتوفير المساعدات التى تطلبها الدول، وأن تضع التدابير المناسبة لهذا الغرض من خلال برنامجها للتعاون الفنى.

القرار الثانى عشر ويتناول مشاركة الجامعة البحرية العالمية فى الوصول إلى مستويات متميزة للتدريب البحرى

Resolution 12: Contribution of World Maritime University (WMU) in achievement of enhanced standards of maritime training.

ويحث القرار المنظمة على الإستمرار فى:

١-إستخدام موارد وخبرات الجامعة لنقل التعليم البحرى والمعرفة إلى أينما ظهرت الحاجة إليها، وبصفة خاصة الدول النامية

٢-تشجيع ودعم الجامعة البحرية العالمية WMU لكى تقوم بدور رائد فى تعزيز وتوفير شبكة من المنشآت التدريبية البحرية

كما يوصى القرار بأن تستمر الحكومات فى دعم وإستخدام موارد الجامعة لمواجهة إحتياجاتها من المحاضرين البحريين والمديرين ذوى التدريب المتميز.

القرار الثالث عشر ويتناول مراجعة البرامج النموذجية التى تنشرها المنظمة البحرية الدولية

Resolution 13: Revision of model courses published by the International Maritime Organization.

ويدعو القرار المنظمة لإتخاذ الخطوات اللازمة لمراجعة وتحديث هذه البرامج النموذجية التى توفر الإرشاد الازم لتنفيذ التدريب والتقييم لمتطلبات الإتفاقية المعدلة، كما يدعو القرار الحكومات لتوفير التمويل والمساعدة فى مراجعة وتحديث البرامج النموذجية.

القرار الرابع عشر ويتناول تعزيز مشاركة المرأة فى صناعة النقل البحرى

Resolution 14: Promotion of the participation of women in the maritime industry

ولقد دعا هذا القرار الحكومات لأن تأخذ فى الإعتبار بصفة خاصة تأكيد توفير فرص متساوية للرجال والنساء للتوظيف فى كافة قطاعات صناعة النقل البحرى، ولتوظيف دور المرأة فى مهنة العاملين بالبحر، وكذا لتعزيز مشاركتها فى التدريب البحرى وفى جميع مستويات صناعة النقل البحرى.

القائمة البيضاء وآليات تنفيذ الإتفاقية الدولية المعدلة لمستويات التدريب والتأهيل ١٩٩٥.

لأول مرة فى تاريخ المنظمة البحرية الدولية تتناول أحد الإتفاقيات آليات لتأكيد إلتزامات الدول أعضاء الإتفاقية بتنفيذ متطلباتها، ليس لمرة واحده فقط بل بصفة دورية، ونشر أسماء الدول التى إلتزمت بتنفيذ متطلباتها فيما سمى بالقائمة البيضاء White List ، وسوف نتناول هذه الآليات فى الصفحات التالية.

إن سلطة تقييم قيام الدول المختلفة بتنفيذ كافة متطلبات الإتفاقية قد تم تصويبها من قبل الدول الأعضاء بالمنظمة البحرية الدولية، وهو ما يمثل دور هام وجديد تقوم به المنظمة، فلأول مرة دعيت المنظمة لأخذ دور مركزى ورئيسى فى التحقيق من أن المتطلبات التى أقرتها الإتفاقية قد تم تنفيذها بفاعلية.

إن أحد أهم التعديلات التى أدخلت على إتفاقية عام ١٩٧٨ وما جاء بالقاعدة رقم I/V من الفصل الأول من ملحق الإتفاقية والذى سبق بالإشارة إلية فى المقال العاشر، وتنص القاعدة المذكورة على قيام الدول أعضاء الإتفاقية بإبلاغ المنظمة بالمعلومات المطلوبة. ولقد أوضح القسم A_I/V من مدونة الإتفاقية STCW CODE آليات وأساليب هذا الإبلاغ وتوقيتاته والنتائج المترتبة عليه.

تتلخص آليات متابع تنفيذ متطلبات الإتفاقية فيما يلى:-

* قيام الدول أعضاء الإتفاقية بإخطار سكرتير عام المنظمة بالخطوات التى إتخذتها فى سبيل إضفاء الفاعلية الكاملة على الإتفاقية ويجب أن يتضمن هذا الإخطار:

١- الإسم والعنوان البريدى وأرقام التليفون والفاكس وكذا الخريطة التنفيذية Organization chart للوزارة أو الإدارة أو الوكالة الحكومية المسؤلة عن إدارة الإتفاقية.

٢- توضيح كامل للإجراءات القانونية والإدارية التى تم إتخاذها لتأكيد تنفيذ مطالب الإتفاقية وبخاصة القاعدة 1/6 الخاصة بالتدريب والتقييم والقاعدة رقم 1/9 الخاصة بالمستويات الطبية وإصدار وتسجيل الشهادات الخاصة بها.

٣- بيان واضح عن التعليم والامتحانات وتقييم الكفاءة Competency assessment والسياسات المتبعة فى منح شهادات الأهلية.

٤- ملخص وافى للبرامج التعليمية Courses وبرامج التدريب Trainig programmes والإمتحانات والتقييم الخاص بكل شهادة أهلية يتم إصدارها وفقاً لمتطلبات الإتفاقية.

٥- بيان واضح عن الآليات المتبعة لتفويض أو إعتماد أو الموافقة على التدريب والإمتحانات، الملاءمة الطبية، تقييم الكفاءة التى تتطلبها الإتفاقية، الشروط المتعلقة بهذه الأمور وكذا قائمة بالتصديقات والموافقات التى تم منحها.

٦- ملخص وافى للآليات المتبعة لمنح أية صلاحية مؤقتة Dispensation كما جاءت فى القاعدة الثامنة Article VIII من الإتفاقية.

٧- نتائج المقارنة المطلوبة وفقاً للقاعدة 1/11 من ملحق الإتفاقية وبيان واضح لخطط برامج التذكير Refresher ورفع الكفاءة Upgrading المطلوبة.

* إخطار سكرتير عام المنظمة بنتائج التقييم الذى يتم وفقاً للقاعدة 1/8 من ملحق الإتفاقية خلال ستة شهور من إستكمال التقييم، ويتضمن هذا الإخطار شروط إستخدام المقيمين Terms of reference of evaluators، ومؤهلاتهم وخبراتهم، تاريخ ومحتوى التقييم، الأخطاء التى تم إكتشافها والإجراءات التصحيحية الموصى بها والتى تم تنفيذها.

* إحتفاظ السكرتير العام للمنظمة بقائمة الخبراء المؤهلين Competent persons والذين يجب أن يكونوا على معرفة جيدة بمطالب الإتفاقية وأن يكون واحد منهم على الأقل فى كل مجموعة على علم بنظم التدريب والتأهيل فى الدول التى يتم تقييمها ويتم ترشيح هؤلاء الخبراء بمعرفة الدول الأعضاء والتصديق على إختيارهم بواسطة لجنة السلامة البحرية.

* يتم تعيين مجموعات من هؤلاء الخبراء تتكون كل منها من عدد فردى لا يتجاوز خمسة خبراء وتحدد لكل مجموعة من الخبراء عدد من الدول (ثلاثة دول من غالبية الحالات) وتقوم المجموعة بفحص ودراسة المعلومات التى تم إخطار المنظمة بها من قبل هذه الدول ومقارنة ما جاء بها من معلومات بمتطلبات الإتفاقية.

* تقوم كل مجموعة بإعداد تقرير عن كل دولة بعد تقييم المعلومات التى قدمتها الدولة للمنظمة ويرفع هذا التقرير إلى سكرتير عام المنظمة.

* يقوم سكرتير عام المنظمة بإعداد تقرير للجنة السلامة البحرية وفقاً لتقارير التقييم الواردة له من مجموعات الخبراء ويتضمن هذا التقرير:

١- التقييم الذى قدمه مجموعات الخبراء.

٢- طلب تفسيرات - عند الضرورة- من الدولة بالنسبة لأية تساؤلات عن معلومات سبق أن أرسلتها.

٣- التعرف على أية مشاكل طلبت الدولة المساعدة على حلها لإمكان تطبيق الإتفاقية.

* بعد تأكيد لجنة السلامة البحرية على أن التقرير المقدم من مجموعة الخبراء قد أوضح أن الدولة قد قامت بتطبيق قواعد الإتفاقية بالكامل، تقوم الدولة بالإعلان عن هذه الدول (فيما يسمى بالقائمة البيضاء)

من الجدير بالذكر أن القائمة البيضاء التى يتم نشرها ليست دائمة فحتى بالنسبة للدول التى ظهرت على القائمة البيضاء، فإنة يلزم العمل على تطوير والمحافظة على المستويات المطلوبة، فالإتفاقية تتطلب أن يتم التقييم مرة كل خمس سنوات على الأقل لتأكيد إلتزام الدولة بكافة متطلبات الإتفاقية على أن يتم إخطار المنظمة بنتائج التقييم، ومن ثم فإن بقائهم على هذه القائمة البيضاء سيظل دائماً تحت الفحص حيث سيتم تحديث هذه القائمة بمعرفة لجنة السلامة بالمنظمة بما يعنى إمكانية حذف دولة ما من هذه القائمة إذا ما أوضح تقرير التقييم عدم تنفيذ أحد متطلبات الإتفاقية.

كلمة أخيرة قبل ترك الموضوع فبالرغم من إنه مما لا شك فيه أن ظهور الإتفاقية المعدلة STCW 95 تعتبر خطوة كبيرة للأمام فى مجال تنفيذ إتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، فإن آليات تنفيذ الإتفاقية قد شابها فى بعض الحيان بعض الشكوك ويمكن تلخيصها فى:

١- إعتماد هذه الآليات على تقرير كتابى مدعم بالوثائق تقدمة الدول يتضمن كافة المعلومات المطلوبة، الأمر الذى حدى ببعض الدول أن تقوم بإستخدام بعض ذوى الخبرة فى هذا المجال لكتابة هذه التقارير بما يحقق قبوله من المنظمة فى حالات قد تثور الشكوك على مدى ما جاء بالتقرير من معلومات، ولقد ضمت القائمة البيضاء أسماء بعض هذه الدول.

٢- ضمت قائمة الخبراء فى مراحلها الأولى بعض من الأسماء تثير الشكوك حول مدى أهليتها للقيام بهذا العمل.

٣- ظهرت آثار تنفيذ متطلبات الإتفاقية على ملاك السفن الذين يعتمدون إعتماداً كبيراً على العمالة البحرية الرخيصة جداً والتى لا يتوفر فية الحد الأدنى من متطلبات الإتفاقية فمارسوا ضغوطاً كبيرة غير مباشرة حتى يمكن ظهور هذه الدول على القادمة البيضاء، ولعل من أبرز الأمثلة على ذلك الفلبين واندونيسيا والتى ثارت حول ظهورهم على القائمة البيضاء العديد من التساؤلات فى الصحافة البحرية بالمملكة المتحدة. إلا أنه من الجدير بالذكر فى هذا المجال أن الفلبين قد عملت على مدى أكثر من ثلاث سنوات لكى يمكن ضمها للقائمة البيضاء. ولقد تضمنت هذه السنوات خطوات كثيرة وصعبة كما تضمنت مراجعة وتعديل البرامج الدراسية والتدريبية حتى يمكن أن تتطابق مع متطلبات الإتفاقية، وأدخلت نظم مستويات النوعية quality standard systems فى المعاهد البحرية وبعض الوكالات ذات العلاقة بتنفيذ متطلبات المعاهدة، وأقيمت مراكز للتقييم المحلى national assessment centers ودرب عدداً من المقيمين المحليين national evaluators. وفى خطوة غير مسبوقة خفضت الفلبين عدد المعاهد البحرية تخفيضاً كبيراً.

أحد الأخطاء التى شاعت فى مرحلة من المراحل أن مطلب الإتفاقية تقتصر على التعليم والتدريب البحرى حتى يمكن الإنضمام للقائمة البيضاء، والحقيقة أن الأمر لا يقتصر على التعليم والتدريب بل يمتد إلى العديد من النظم البحرية الأخرى مثل نظم الامتحانات ونظم التأهيل، ووفقاً لذلك فلا يكفى أن يكون لدى الدولة أفضل المعاهد البحرية لكى تنضم إلى القائمة البيضاء كما لا يعنى عدم توافر التعليم والتدريب البحرى بالدولة عدم إمكانية الإنضمام لهذه القائمة. ويمكن تلخيص أن الأهم فى جميع الحالات هو توافر المستويات التى تتطلبها الإتفاقية فى جميع العاملين بالبحر بالدولة سواء تم تدريبهم داخل الدولة أو خارجها مع توافر النظم والإجراءات اللازمة لتأكيد هذه المستويات.

بلغ عدد الدول التى ظهرت على القائمة البيضاء - وفقاً للخطاب الدورى الصادر عن المنظمة البحرية الدولية فى 13 ديسمبر 2002 - 107 دولة من بين 133 دولة هى عدد الدول الأعضاء فى الإتفاقية. ومن بين الدول التى ظهرت على هذه القائمة سبع دول عربية فقط هى الجزائر، البحرين، جمهورية مصر العربية، الكويت، لبنان، المغرب، تونس.

وبهذا المقال ينتهى استعراضنا للإتفاقية الدولية المعدلة لمستويات التدريب والتأهيل The STCW Convention 1978 as amended in 1995

e-mail:METconltd@aol.com

تعريف بالكاتب

الدراسات والمؤهلات:

حاصل على:

بكالوريوس العلوم البحرية - ماجيستير الملاحة البحرية من الإتحاد السوفيتى - شهادة ربان أعالى البحار - بكالوريوس إدارة الأعمال من كلية التجارة جامعة الإسكندرية - دراسات درجة الماجستير فى إدارة الأعمال من جامعة الإسكندرية - درجة الدكتوراه فى التعليم والتدريب البحرى من جامعة ويلز بالمملكة المتحدة.

الخبرات العملية:

-عمل كضابط بالقوات البحرية المصرية ثم إنتدب للعمل كربان إضافى على سفن الشركة المصرية للملاحة للإشراف على التدريب العملى لطلبة القسم التجارى بالكلية البحرية - إلتحق للعمل بالأكاديمية العربية للنقل البحرى خلال الفترة من أغسطس ١٩٧٧ إلى يناير ١٩٩٤ عمل خلال هذه الفترة كمحاضر للملاحة البحرية ثم مديراً لتخطيط التعليم ومديراً للأفراد ثم مساعد لمدير عام الأكاديمية ثم رئيساً لجهاز الإمتحانات للضباط البحريين.

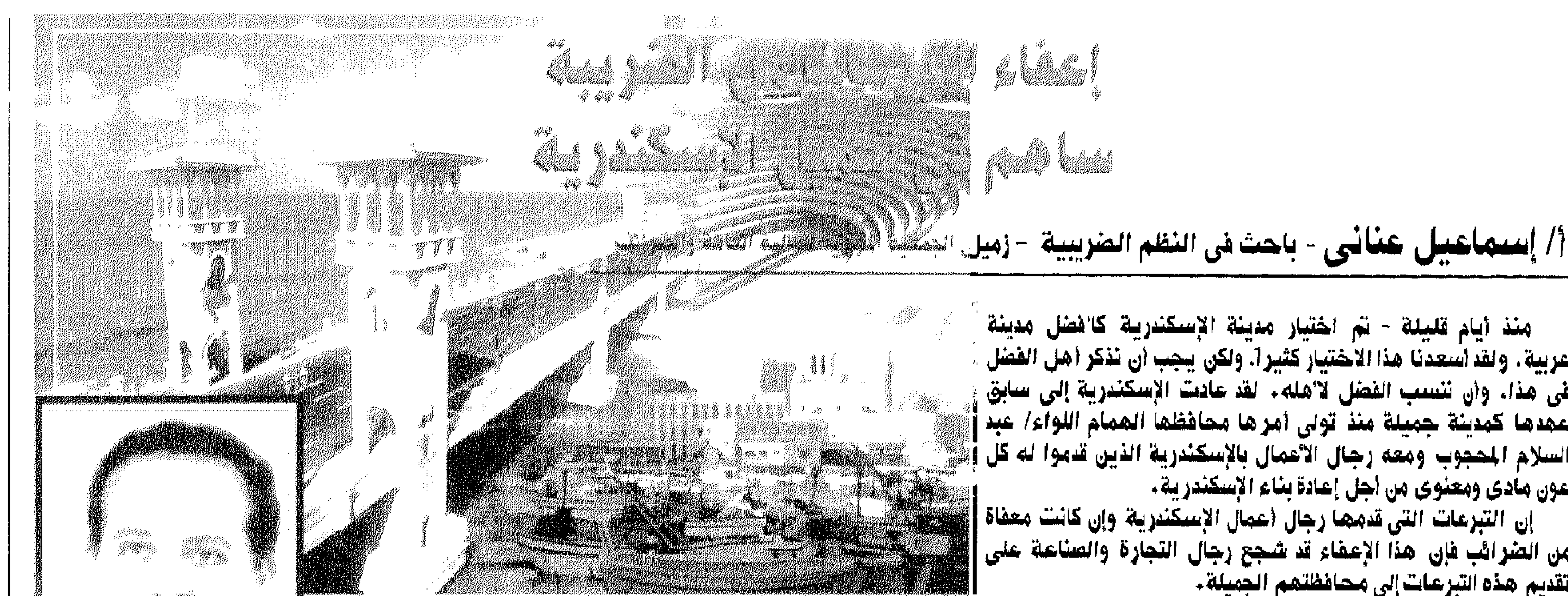
- عين مديراً لمشروع الأمم المتحدة (المنظمة البحرية الدولية) لتطوير جهاز الإمتحانات خلال الفترة من عام ١٩٨٣ إلى عام ١٩٨٥ وتولى منصب سكرتير عام إتحاد معاهد التدريب البحرى فى أفريقيا من ١٩٩٢ إلى ١٩٩٤ وعمل كخبير للمنظمة البحرية الدولية فى مجال التعليم والتدريب البحرى فى عديد من المهام القصيرة فى الدول النامية خلال الفترة من ١٩٨٩ إلى ١٩٩٤ -أختير فى عام ١٩٩٣ كواحد من عشرة خبراء على مستوى العالم لتولى مراجعة وتعديل الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل وأختير للعمل بالأمم المتحدة (المنظمة البحرية الدولية) كرئيس لقسم دعم المعاهد البحرية فى الفترة من يناير ١٩٩٤ إلى يناير ١٩٩٩ -عمل إعتباراً من مارس ١٩٩٩ كزميل باحث بمعهد سوثهامبتون وإشترك فى عدة أبحاث لصالح الإتحاد الأوروبى.

خبرات أخرى:

أنتخب كنائب لرئيس الإتحاد الدولى للمعاهد البحرية من ١٩٨٢ إلى ١٩٨٥ - أنتخب كسكرتير عام للجمعية العربية للملاحة من ١٩٨٦ إلى ١٩٩٤ وزميل الجمعية الملكية للملاحة بالمملكة المتحدة وزميل الجمعية البحرية بالمملكة المتحدة ثم منح العضوية الشرفية لإتحاد معاهد التدريب البحرى فى آسيا والباسيفك إعترافاً بجهوده فى إنشاء ودعم هذا الإتحاد.

المؤلفات والأوراق البحثية

خمس كتب فى مجالات الملاحة والتعليم والتدريب البحرى باللغتين العربية والإنجليزية وأكثر من ٢٠ ورقة بحثية ألقيت فى المؤتمرات الدولية فى مختلف دول العالم



إعفاء ... الضريبة ساهم ... الإسكندرية

أ/ إسماعيل عنانى - باحث فى النظم الضريبية - زميل ...

منذ أيام قليلة - تم اختيار مدينة الإسكندرية كأفضل مدينة عربية. ولقد أسعدنا هذا الاختيار كثيراً. ولكن يجب أن نذكر أهل الفضل فى هذا، وأن ننسب الفضل لأهله. لقد عادت الإسكندرية إلى سابق عهدها كمدينة جميلة منذ تولى أمرها محافظها الهمام اللواء/ عبد السلام المحجوب ومعه رجال الأعمال بالإسكندرية الذين قدموا له كل عون مادى ومعنوى من أجل إعادة بناء الإسكندرية.

إن التبرعات التى قدمها رجال أعمال الإسكندرية وإن كانت معفاة من الضرائب فإن هذا الإعفاء قد شجع رجال التجارة والصناعة على تقديم هذه التبرعات إلى محافظتهم الجميلة.

إن القانون الضريبى ١٥٧ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ اعتبر التبرعات من التكاليف واجبة الخصم من وعاء الضريبة على أرباح شركات الأموال وهذا ما نصت عليه المادة ١١٤ من القانون. وسوف نلقى الضوء فى هذا المقال على التكاليف الواجبة الخصم من وعاء الضريبة على أرباح شركات الأموال ومن بينها التبرعات. والتكاليف الواجبة الخصم منوعاء الضريبة هى جميع المبالغ التى انفقت للحصول على الإيرادات الخاضعة للضريبة، ونستعرض فيما يلى التكاليف الواجبة الخصم من وعاء الضريبة على أرباح شركات الأموال، والتى وردت بالمادة ١١٤ من القانون:

أولاً: إيجارات العقارات:

طبقاً للبند «١» من المادة يخصم من وعاء الضريبة قيمة إيجار العقارات التي تشغلها الشركة سواء كانت مملوكة لها أو مستأجرة، وفي الحالة الأولي تكون العبرة بالإيجار الذي اتخذ أساساً لربط الضريبة علي العقارات المبنية، فإذا لم تكون الضريبة قد ربطت فتكون القيمة علي أساس إيجار المثل.

ومن البديهي أنه بالنسبة للعقارات المستأجرة، فإن ما يخصم هو الإيجار الفعلي المحدد طبقاً لعقد الإيجار.

ثانياً: الاستهلاكات الحقيقية:

طبقاً لما ورد بالبند «٢» من المادة ١١٤ المشار إليها فقد أوجب المشرع خصم الاستهلاكات الحقيقية التي حصلت في دائرة ما يجري عليه العمل عادة طبقاً للعرف وطبيعة كل صناعة أو تجارة أو عمل.

ثالثاً: الاستهلاك الإضافي:

تضمن البند «٣» من المادة ١١٤ سالفة الذكر خصم خمسة وعشرين في المائة من تكلفة الآلات والمعدات الجديدة التي تشتريها الشركة أو الجهة أو تقوم بتصنيعها لاستخدامها في الإنتاج وذلك اعتباراً من تاريخ الاستخدام في الإنتاج ولمرة واحدة علي أن تحسب الاستهلاكات المنصوص عليها بالبند السابق بعد خصم نسبة الـ ٢٥ في المائة المشار إليها في هذا البند، وذلك بشرط أن يكون لدي الشركة أو الجهة دفاتر وسجلات ومستندات وحسابات أمينة تعبر عن المركز المالي الحقيقي لها ومنتظمة من حيث الشكل وفقاً للأصول المحاسبية السليمة وبمراعاة القوانين والقواعد المقررة في هذا الشأن.

ويشترط لخصم الاستهلاك الإضافي ما يلي:

١- أن تكون الآلات والمعدات المشتراة أو المصنعة بمعرفة الشركة جديدة.

٢- أن يكون شراء تلك الآلات والمعدات لاستخدامها في الإنتاج.

٣- أن تمسك الشركة دفاتر وحسابات أمينة ومنظمة من حيث الشكل.

رابعاً: الضرائب:

تضمن البند «٤» من المادة ١١٤ خصم الضرائب التي تدفعها الشركة ما عدا الضريبة علي أرباح شركات الأموال التي تؤديها طبقاً لهذا القانون.

وأمام عمومية النص، فإن من المتفق عليه فقهاً أن ما يخصم هو جميع أنواع الضرائب والرسوم باعتبارها تكليفاً علي الدخل سواء كانت الضرائب مباشرة أم غير مباشرة، طالما كانت متصلة بعمل المنشأة ولازمة لتحقيق الربح وذلك فيما عدا الضريبة علي أرباح شركات الأموال باعتبارها الدولة في الربح.

ومثال ذلك:

- الضرائب الأجنبية التي تتحملها المنشأة وتدفعها بسبب نشاطها التجاري والصناعي أو بمناسبته تكليفاً علي الدخل واجبة الخصم، حتي ولو لم يوجد مقابل لها في مصر ولا تتحمل بها المنشأة المصرية.

- الضرائب الإضافية والمحليات ورسم تنمية الموارد المنصوص عليه في الفقرتين أولاً وثانياً من البند «١» من المادة الأولي ق ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ من التكاليف الجائزة الخصم من الأرباح.

- الضرائب علي الأطيان الزراعية والضريبة علي العقارات التي تملكها الشركة من التكاليف الواجبة الخصم.

خامساً: التبرعات والإعانات:

تضمن البند «٥» من المادة ١١٤ اعتبار التبرعات والإعانات المدفوعة من التكاليف الواجبة الخصم من وعاء الضريبة علي أرباح شركات الأموال وذلك علي النحو التالي:

(أ) التبرعات المدفوعة للحكومة ووحدات الحكم المحلي والهيئات العامة أياً كان مقدارها.

ويقصد بالحكومة هنا الحكومة المصرية، وبالتالي فإن التبرعات المدفوعة للحكومات الأجنبية لا تخصم.

(ب) التبرعات والإعانات المدفوعة للهيئات الخيرية والمؤسسات الاجتماعية المصرية المشهرة طبقاً لأحكام القوانين المنظمة لها ولدور العلم والمستشفيات الخاضعة للإشراف الحكومي بما لا يجاوز ٧٪ من الربح السنوي الصافي للشركة وعلي ذلك فإن التبرعات والإعانات المدفوعة للأفراد أو لإحدي الجهات غير المشار إليها آنفاً لا تخصم.

ولا يجوز تكرار خصم ذات التبرعات من وعاء أية ضريبة أخري.

سادساً: المخصصات المعدة لمواجهة خسائر أو أعباء مالية معينة:

تضمن البند «٦» من المادة ١١٤ اعتبار المخصصات المعدة لمواجهة خسائر أو أعباء مالية معينة من التكاليف الواجبة الخصم من وعاء الضريبة علي أرباح شركات الأموال.

والمخصصات من الناحية النظرية هي ذلك الجزء من أرباح المنشأة الذي يؤخذ في سنة حسابية معينة، والذي يغذي حساباً خاصاً من حسابات المنشأة للمواجهة المستقبلية للخسائر «مثل نقص قيمة أو هلاك أي عنصر من عناصر أصول المنشأة» أو لمواجهة عبء مالي متوقع وغير محدد المقدار وذلك بسبب حوادث جارية أثناء الحسابية.

ويشترط لخصم المخصصات طبقاً للبند «٦» المشار إليه ما يلي:

١- أن تكون الخسائر أو الأعباء المالية المعينة التي أعد المخصص لمواجهتها مؤكدة الحدوث وغير محددة المقدار، وتعتبر من التكاليف الواجبة الخصم أصلاً في حالة حدوثها.

٢- أن تكون هذه المخصصات مقيدة بحسابات الشركة.

٣- أن تستعمل في الغرض الذي خصصت من أجله، فإذا اتضح بعد ذلك أنها استخدمت في غير ما خصصت من أجله فإنها تدخل في إيرادات أول سنة تحت الفحص.

٤- يجب ألا تزيد جملة المخصصات السنوية علي ٥٪ من الربح السنوي الصافي للشركة.

سابعاً: أقساط التأمين الاجتماعي:

طبقاً للبند «٧» من المادة ١١٤ يخصم من وعاء الضريبة أقساط التأمين الاجتماعي المقررة علي الشركة لصالح العاملين بها، والتي يتم أداؤها للهيئة العامة للتأمينات الاجتماعية.

ثامناً: المبالغ التي تستقطعها الشركة من أموالها أو أرباحها لحساب الصناديق الخاصة:

نص البند «٨» من المادة ١١٤ علي أن يخصم من وعاء الضريبة المبالغ التي تستقطعها الشركة سنوياً من أموالها أو أرباحها لحساب الصناديق الخاصة للتوفير أو الإدخار أو المعاش أو غيرها وذلك بالشروط الآتية:

١- أن يكون للنظام الذي ترتبط الشركة بتنفيذه لائحة أو شروط خاصة منصوص فيها علي أن ما تؤديه الشركة لهذا النظام يقابل التزاماتها بمكافأة نهاية الخدمة أو المعاش.

٢- أن تكون أموال هذا النظام منفصلة ومستقلة عن أموال الشركة ومستثمرة لحسابه الخاص.

٣- ألا تتجاوز المبالغ المستقطعة سنوياً لحساب تلك الصناديق عن ٢٠٪ من مجموع مرتبات وأجور العاملين بالشركة.

تاسعاً: الأرباح التي تلتزم الشركة بتوزيعها نقداً علي العاملين:

طبقاً للبند «٩» من المادة ١١٤ يخصم من وعاء الضريبة، الأرباح التي تلتزم الشركة بتوزيعها نقداً بنسبة معينة علي العاملين بها طبقاً للقواعد القانونية المقررة في هذا الشأن.

عاشراً: المبالغ المدفوعة لأعضاء مجالس الإدارة والمديرين وأعضاء مجالس الرقابة:

طبقاً للبند «١٠» من المادة ١١٤ سالفة الذكر يخصم من وعاء الضريبة كل ما يدفع لأعضاء مجالس الإدارة والمديرين وأعضاء مجلس الرقابة في الشركات والجهات المنصوص عليها في المادة ١١١ من هذا القانون «السابق ذكرها» من مرتبات ومكافآت وأجور وبدلات حضور وطبيعة عمل ومزايا نقدية وعينية وغيرها من البدلات أو الهبات الأخري علي اختلاف أنواعها، وذلك كله بشرط أن تكون جميع هذه المبالغ خاضعة للضريبة طبقاً لأحكام الكتاب الأول من القانون ١٥٧ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ أو معفاة منها.

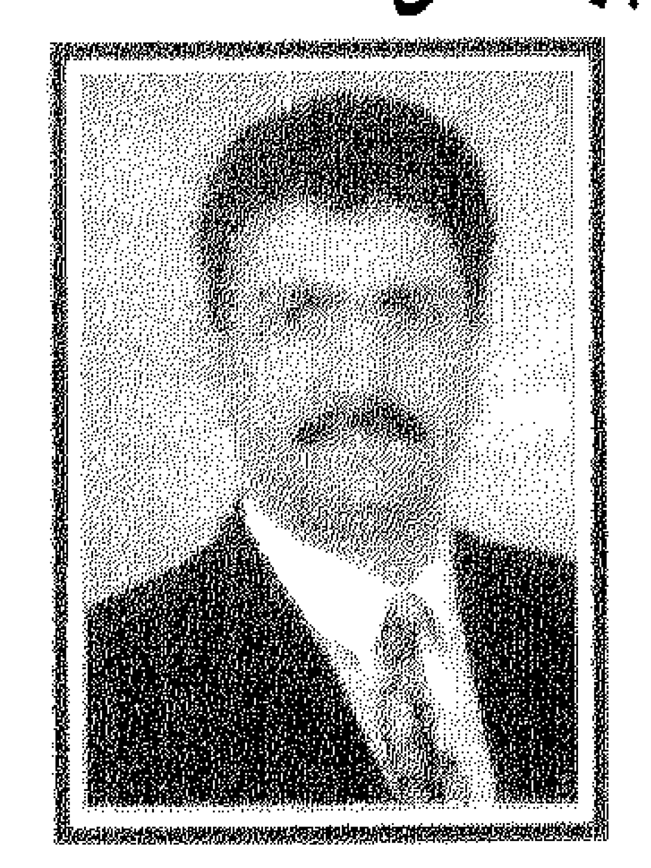
حادي عشر: مقابل حضور المساهمين اجتماعات الجمعية العمومية:

طبقاً للبند «١١» من المادة ١١٤ يخصم من وعاء الضريبة مقابل الحضور الذي يدفع للمساهمين بمناسبة

المهمل .. ضيف مائدة البحث بميناء الإسكندرية

الجزء الثانى

بقلم/ إبراهيم أحمد على باحث تخطيط بهيئة ميناء الإسكندرية



عقواً الرسالة مرفوضة – الإشارة حمراء

تخضع كافة البضائع المستوردة للعديد من الإجراءات حتى يتم الإفراج عنها والسماح لها بالخروج من الدائرة الجمركية ومن ضمن هذه الإجراءات.

سحب عينات من الرسائل الواردة من الخارج وخضوع تلك العينات لسلسلة من التحاليل والفحوصات لبيان مدى صلاحيتها من عدمه ومدى مطابقتها للمواصفات والمعايير الموضوعة من قبل جهات الإختصاص (صحية – جودة – إشعاع).

فإن أثبتت نتائج التحاليل والفحص إيجابية العينة ومطابقتها للمواصفات والمعايير الموضوعه، يتم الأخطار بالنتيجة وبناءاً علية تستكمل باقى الإجراءات الجمركية للإفراج عن مجمل الرسالة الواردة والسماح لها بالدخول للبلاد.

أما فى حالة سلبية النتائج وعدم المطابقة للمواصفات والمعايير الصحية والقياسية، فيتم الإخطار برفض الرسالة، وهنا يتم التحفظ على مجمل الرسالة لحين التخلص منها.

وهنا يصبح مصير الرسالة إما إعادة التصدير أو إعدامها .وذلك وفقاً للحالة والقرارات والقوانين المنظمة لذلك.

– المواد الغذائية بجميع أنواعها :

إذا كان سيعاد تصديرها، فيجب أن يكون ذلك فى موعد أقصاة شهر من تاريخ رفض الرسالة، أما إذا كانت سوف تعدم، فيجب أن يتم ذلك فى موعد أقصاه شهرين من تاريخ الرفض.

ونود أن نشير إلى هنا إن كان مصاريف ونفقات إتمام عملية إعدام الرسالة يتحملها صاحب الشأن

– الخامات والمنتجات المعدنية:

هذه الرسائل يجرى فحصها من قبل الهيئة العامة للتوحيد القياسى ومراقبة الجودة (حديد تسليح- حنفيات – وماشابه ذلك) فإنه فى حالة رفض الرسالة وذلك لعدم مطابقتها للمواصفات والمعايير القياسية من حيث نسب خلط الخامات المركبة منها الصنف (سبائك) أو إنخفاض درجة الجودة فيتم إخطار صاحب الشأن برفض الرسالة وهنا يجب أن يقوم صاحب الشأن بإعادة تصدير الرسالة فى موعد أقصاه ٣٠ يوماً من تاريخ الرفض، وفى حالة عدم تصديرها خلال تلك الفترة الزمنية تقوم مصلحة الجمارك عن طريق لجنة المبيعات الحكومية ببيعها لإحدى شركات القطاع العام والتى تقوم بدورها بصهرها وإعادة تصنيعها وتشكيلها.

– الحيوانات

بالنسبة للماشية الحية ورؤوس الأغنام والطيور إذ تبين إصابتها بأى من الأمراض أو الفيروسات التى تضر بالإنسان أويخشى منها على الثروة الحيوانية داخل البلاد فإنه يعاد تصديرها فوراً

– تقوم هيئة الطاقة الذرية بفحص الرسائل ذات الصله فإذا كانت نسبة الإشعاع بالعينة فى حدود النسبة المسموح بها دولياً طبقاً للمعايير المقررة فى هذا الشأن يتم الإفراج عن الرسالة أما إذا أشارت النتائج إلى إرتفاع نسب الإشعاع بالعينه فإنه يتم الإخطار برفض الرسالة ويعاد تصديرها فوراً.

–الإعدام

بالنسبة للرسائل المستوردة والتى تم التحفظ عليها لحين تنفيذ عملية الإعدام، يتم التنسيق بين هيئة ميناء الأسكندرية ويمثلها الإدارة العامة لحركة البضائع ومصلحة الجمارك لتحديد موعد ومكان الإعدام وتخطر الإدارة العامه شرطة الميناء لإتخاذ كافة الإجراءات الازمة في هذا الصدد وكذا يخطر صاحب الشأن بالموعد والمكان المحددان للتنفيذ.

– تجرى عمليات الإعدام بمعرفة لجنة مُشكله من كلاًمن:

–مندوب مصلحة الجمارك
–مندوب الأمن الجمركى
–مندوب هيئة ميناء الأسكندرية
–صاحب الشأن أو من ينوب عنه
–مندوب التوكيل الملاحى

هذا ويجوز لمصلحة الجمارك وذلك فى غياب صاحب الشأن الأمر بإعدام الرساله خطئ على نفقته وذلك للأسباب أو الظروف التى يقتضيها الأمر.

وبعد إنتهاء عملية الإعدام يتم تحرير محضر بذلك ومن الجدير بالذكر أن تنفيذ عمليات الإعدام يعتريها القصور والسلبيه فى مواضع عديده ومنها

– عدم إكتمال النصاب القانونى لأعضاء اللجنة المسؤله عن تنفيذ عمليات الإعدام .

– بعض العمليات يتم إجراءها فى أماكن غير مخصصه للقيام بمثل هذه العمليات .

– وفى بعض الحالات لايتم إخطار الجهات الأمنية المسئوله عن تأمين عمليات الإعدام والدفاع المدنى والحريق.

وفى سابقة خطيره أشارت إليها إحدى الصحف الرسمية وذلك بتاريخ ٢٠٠٢/١٢/١ عن تسرب وإختفاء ٩٠طناً من اللحوم الفاسدة غير الصالحة للاستخدام الآدمي والتى كانت معدة للإعدام فى المحرقة الخاصة بمدخل إسكندرية الصحراوى.

ولعل هذا الحادث المؤسف وما ترتب عليه من تداعيات خطيرة على الصحة العامة، يكشف عن أوجه القصور وموطن الداء وهذا يتطلب من كل المسئولين وجهات الاختصاص التعاون والتنسيق من أجل التغلب والقضاء على تلك السلبيات.

***

قضية التدريب ..
والوعى المفقود

عبد الحميد مرسى عنبر محام بالنقض واستشارى النقل البحرى والجوى

كان لمقالنا فى العدد الأخير صدى واسع فى أوساط عديدة، وتداخلات لم أكن أتوقعها فقد لمس الكثير قضية التدريب، وأهميتها وما طرحناه من حقيقة مؤلمة حاول البعض أن يجد لها ما يبرر ها، وما تطرحه للمناقشة والرد عليها فقد كشف مقالنا أحلامنا فى القطاع الخاص. وكيف يمكن نبنى عليه قصوراً فى الهواء، إذا ما استسلم لجموحه فى الثراء على حساب قواعد علمية متعارف عليها.

وقد حاول البعض أن يبرر عزوف القطاع الخاص عن التدريب لعوامل عديدة منها:

أولاً: تكلفة التدريب لا تتناسب مع الكساد الحالى وقلة دخل ما يحققه المشروع من أرباح:

فقد اعتبر البعض أن عزوفه عن التدريب هو من قبيل ترشيد الانفاق، وهى الفكرة التى رسخت فى عقول الكثير من رجال الأعمال والقائمين على المشروعات خاصة الكبيرة منها، وهذا المبرر خاطئ لأن الترشيد لا يمكن أن يكون على حساب الخامات اللازمة للصناعة، أو توفير مقاعد فى وسيلة مواصلات، لأن التدريب هو الذى يحسن من أداء الخدمة والصناعة ويطور من جودتها مما يساعد على نجاحها، ولا يمكن للمنشأة أن تتعرف على نجاح خطتها إلا من خلال التعرف على خبرات الآخرين، وأن التقليل من حجم التدريب هو تقليل من نشاطها الإنتاجى يؤثر عليها بالسلب فى وقت انفراج الكساد ولا يمكن أن تحققه فى أوقات أخرى للأسباب عديدة منها:

١- أن مراكز التدريب الخارجية والقائمين عليها تتغير خططهم التدريبية من وقت لآخر بناءاً على عوامل عديدة منها الوقت المناسب لتحديد فترة التدريب، تنوع البرامج التى يؤدونها، تطور وسائل ومناهج التدريب لموضوعات أخرى قد تكون مختلفة عما سبق وأن طرحته سابقاً، وقد لا تهم منشأة أخرى كانت تعتقد أن المناهج ثابتة، وهى فى الحقيقة متغيرة، مراكز التدريب قد تطور من نفسها وتخرج من مجال التدريب إلى مجال التسويق والاعلان والدعاية.

٢- أن مراكز التدريب تنظيم برامج قد لا يتاح لها إعادة البرامج السابقة حتى ولو كانت ناجحة لتعديلات فى خطة التدريب وطرح موضوعات جديدة على الساحة قد لا تهم من سبق، حين أهمل فى السعى للاشتراك بها.

٣- قد يكون قد خطط فى ظروف معينة كتعاقده مع خبراء ومتخصصين وتم إنهاء التعاقد لظروف خاصة وبالتالى من الصعب إعادة ذات البرنامج السابق العزوف عنه.

٤- قد يدمج بعض الموضوعات لظروف كثيرة تختلف عن البرامج السابق طرحها مما يقلل من المستوى السابق.

ثانياً: أن بعض الشركات الكبرى تنشىء مراكز تدريب خاصة للعاملين بها كتوفير للنفقات:

كعادة الشرقيين والدول المتخلفة عندما يتاح لها المال أن تفعل به ما تريد تعتقد واهمة أنها تستطيع أن تفعل كل شيء دون دراسة لأنها لو فعلت ذلك ما أقدمت على ذلك العمل الذى لا يوجد مثيل له فى الدول المتقدمة لأن مراكز الأبحاث والتدريب مستقلة عن المنشآت الصناعية والتجارية وهناك مراكز للتسويق للغير متخصصة، ولأن القطاع الخاص لدينا يخترع طالما أن فى يده المال لا ينفقه على الغير ولكن يحاول أن يجمده فى يده فكانت النتيجة الفشل الذريع لتلك المحاولات وهو لا يعلن فشلها لأن ذلك يزعجه كثيراً فكيف يكون المال فى يده ويفشل أمام الآخرين فهو يحاول أن يداوى تلك المثالب بتجميدها وإلا ما السر وراء فشل مشروعات تلك الشركات وبها مراكز أبحاث وتدريب للعاملين بها.

هيا معاً نكشف الحقيقة المخزية وراء تلك المراكز الفاشلة وأسباب اخفاقها:

١- أن التعاقد مع الأساتذة المتخصصين ليس بالسهل فالخبير يجب أن يضمن الاستمرار فى التدريب أطول فترة ممكنة وهذا لا يتناسب مع تلك المراكز لأنها سوف تقوم بالتعاقد مرة واحدة وشراء ما كتبه أى خلاصة مجهوده وبالتالى فهو يتعاقد بسعر مرتفع عما يتقاضاه من مراكز التدريب التى تضمن له الاستمرار أطول فترة بل تكشف له عن خطتها السنوية والتدريس الذى يتم طوال العام، وإذا حاولت المراكز الخاصة أن تقوم بذلك فإنها تكون قد خسرت وارتفعت تكلفة الفرد إلى أكثر من ثلاثة أضعاف قيمة التدريب بنفس المستوى لأن المحاضر واحد والمنهج واحد وبالتالى تزيد التكلفة فى تلك المراكز.

٢- القائمين على تلك المراكز الخاصة حتى ولو كانوا متخصصين فى وضع خطط التدريب فهم معتمدين على المرتب الذى يتم تقاضيه من المنشأة فيصبح الأمر روتينى وليس منهجى.

٣- لا يجد الموظف المتدرب فى برامج التدريب داخل المنشأة الجديد لأن البرنامج المحدد وفقاً لتكلفة تضعها المنشأة فى ميزانيتها وبالتالى تخضع خطط التدريب للامكانيات المالية وليست للامكانيات العلمية المدروسة على أساس التدريب وليس المال.

عوامل الفشل فى تلك المراكز كثيرة سوف نفرد لها حقائق لعل بعض رجال الأعمال لدينا يفيقون من غفوتهم.

الجدية - والالتزام أساس النجاح

ندوة (إجراءات تصدير السلع فى الموانىء والمناطق الحرة) التى عقدت بتاريخ ٢٩ إلى ٣١ مارس ٢٠٠٣ بالاكاديمية العربية للنقل البحرى ميامى وتم تسليم شهادات التقدير على السادة الحضور فى الندوة من الأستاذ / مصطفى هلال مدير جمرك الصادر بمصلحة الجمارك بالإسكندرية وفى حضور الأستاذ/ عبد الحميد عنبر منظم الندوة والأستاذ/ عادل عبد المعطى عوض المقرر ونخص بالشكر رؤساء مجالس إدارات، وإدارات التدريب فى كل من البنك الأهلى وشركة أبو قير للأسمدة وشركات القطاع الخاص ولقائنا فى الندوة القادمة «التأمين على البضائع وأبدان السفن ونوادى الحماية والتعويض» الحجز والاتصال: ٠١٠٥٤٣٧٣٨٢ - ٥٩٢٠٩٣٤ / ٠٣



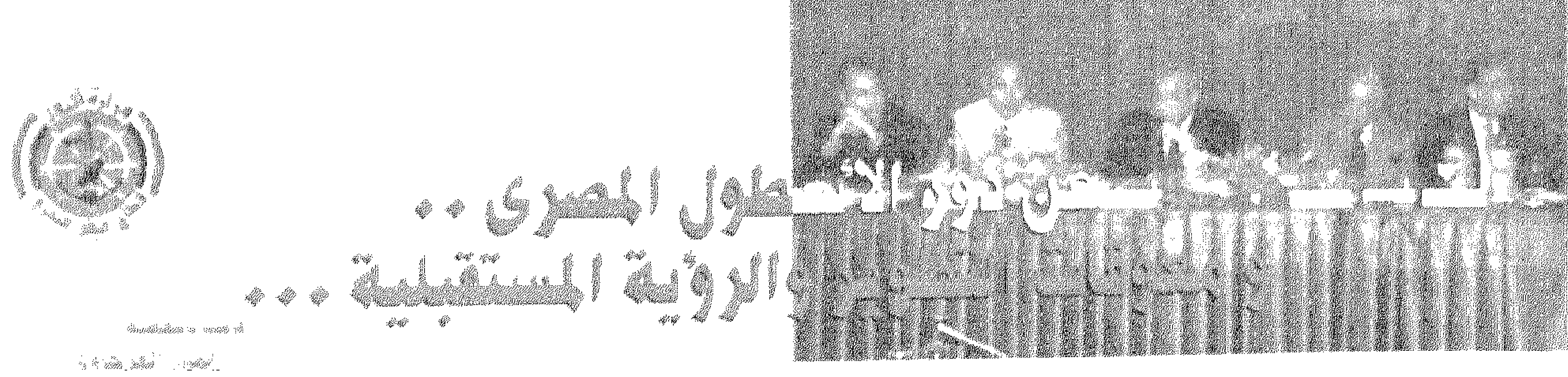
تهنئة

الأستاذ/ عبد الحميد عنبر وعادل عبد المعطى عوض وأسرة تحرير المجلة يهنئون الأستاذ/ عمر الباجورى المستشار القانونى لشركات الملاحة على افتتاح مكتبة للمحاماة والاستشارات القانونية والتحكيم - ٢٢ شارع سوريا - رشدى - الإسكندرية - ونرجو له التوفيق

جائزة لرواد البيئة بالأسكندرية



فازت جمعية رواد البيئة بجائزة أفضل الممارسات البيئية لتدوير وإدارة المخلفات الصلبة فى محافظة الأسكندرية وذلك فى المسابقة التى نظمتها بعض الدول العربية كالجمعية الكويتية لحماية البيئة وجمعيات حماية البيئة بالسعودية والبحرين والأردن وقد قام بتسليم الجائزة للدكتورة/وفاء منيسى - رئيس الجمعية السيد اللواء / محمد بسيونى - السكرتير العام لمحافظة الأسكندرية / عماد عدلى - رئيس جمعية المكتب العربى للشباب والبيئة وهى الجهة المنظمة للمسابقة فى مصر والجائزة ممولة من الصندوق العربى للإنماء الأقتصادى والإجتماعى وتقول د/وفاء منيسى أنها قدمت البحث للمسابقة بأسم جمعية رواد البيئة وكان موضوعه عن المشروع الذى نفذته الجمعية بتدريب عدد كبير جداً من الشباب والفتيات على إستخدام كميات كبيره من قش الأرز فى زراعة عيش الغراب وتسويقه كمشاركة فعالة فى علاج مشكلة السحابة السوداء الناتجة فى معظم الأحيان من حرق الفلاحين لقش الأرز كما أنتجت الجمعية منتج صحى آمن خالى من المبيدات يساهم فى علاج الكثير من الأمراض وهو (عش الغراب) ورقم الجمعية لمن يرغب فى الإشتراك فى دورة تدريبية بالجمعية ٣٢٣٥٢٣٤ .



تمتاز مصر بموقعها الملاحى والجغرافى المتميز حيث يحيطها من الشرق البحر الأحمر ومن الشمال البحر الأبيض المتوسط ويمر بها نهر النيل الذى إستخدم منذ القدم فى التجارة البحرية بين مصر وبلاد بونت (الصومال)

بالأضافة إلى كل ذلك فإنها جغرافياً تقع فى قلب العالم وتربط بين الشرق والغرب . والسؤال الذى يطرح نفسه هو ما حجم إستفادة مصر من هذا الموقع؟

وعلى الرغم من أن موضوع ورشة العمل التى نحن بصددها هو الأسطول المصرى، إلا أن المشاركين أكدوا على أن الهدف الحقيقى من تحديث الأسطول وتطويره هو الأستغلال الأمثل للأمكانيات المتاحة.

حيث قام قطاع النقل البحرى بعقد ورشة عمل فى الفترة من ١٨-١٩ مايو ٢٠٠٣ تحت رعاية السيد الوزير / حمدى الشايب وزير النقل وحضور السيد الوزير / عبد السلام المحجوب محافظ الاسكندرية كما حظيت الورشة بحضور عدد كبير من أقطاب النقل البحرى فى مصر والوطن العربى، منهم الدكتور / جمال الدين مختار رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى والسيد اللواء/عصام الدين بدوى رئيس قطاع النقل البحرى بوزارة النقل، والسيد اللواء/ محمود عبد الرحمن فهمى وزير النقل البحرى الأسبق، والسيد / خالد أبو إسماعيل رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية والسيد / محفوظ العرجاوى رئيس جمارك مصر ،والسيد الريان/ عاطف حسن مرونى رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

وقد بدأت الورشة فى التاسعة والنصف صباحاً بكلمة الأستاذ/ عصام رفعت رئيس تحرير الأهرام الإقتصادى والمنسق العام لإعداد الورشة، وطرح فى كلمته تساؤلات هامة:

- أين نحن وأين نقف من مستوى الأساطيل البحرية الدولية ؟
- ماهو الهيكل العام للأسطول المصرى التجارى وشكل ملكيتة ؟
- ماهو التوزيع العمرى لسفن الأسطول المصرى ؟ وماهو المقياس (عمر السفينه أم صلاحيتها) ؟
- ما نوع الدعم الذى تقدمه الدوله لتشجيع الأستثمار فى هذا المجال مقارنه بالدول الأخرى ؟

ثم أشار الدكتور جمال الدين مختار إلى ضرورة أن تكون الرؤية المستقبلية شاملة لدراسة الماضى مع تقييم صحيح للحاضر وأن دراسة الماضى تظهر المعوقات التى شهدتها مصر بسبب النظره الرافضة لنظام الخصخصه فى ظل مجتمع دولى وتكتلات دوليه تبنى على هذا النظام كما أشار إلى تعاظم دور الشركات العالمية للملاحة، والتى أصبحت تشارك فى إدارة الموانى وتحديد إجراءات السلامة وصولاً إلى المشاركة فى وضع القرار

وأكد فى كلمته إلى ضروره التركيز على ثلاث محاور مستقبلية وهى:

(١) إعداد مناخ جاذب للتجاره البحرية والنقل بما يتطلبه ذلك من تقديم تسهيلات ترقى لمستوى التنافس العالمى.

(٢) المتغيرات العالمية وضرورة أن نضعها نصب أعيننا

(٣) النظرة الشمولية للأمور وأن يكون تطوير الأسطول هو جزء من عملية التطوير الشامل

كما قام السيد المحافظ بالترحيب بضيوف الاسكندرية وأعلن عن رغبته فى إقامة المزيد من اللقاءات فى مجال النقل البحرى وكل المجالات.

كما أشار السيد الوزير/ حمدى الشايب إلى ضرورة الربط بين مجالى التجارة والنقل من خلال تقديم مميزات للسفن التجارية الوطنية للتشجيع على تطوير وتحديث هذه الصناعة والذى يتم ضمن خطه وضعتها الدولة مستمرة حتى ٢٠٠٧

ثم تحدث السيد اللواء/ عصام الدين بدوى عن الموقف الحالى للأسطول وركز سيادته إلى أهم المعوقات التى تواجه الأسطول وهى:

(١) عدم توافر المعلومات لدى القطاع.

(٢) عدم المشاركة الفعلية فى إعداد دراسة تحديد لأوضاع الأسطول .

(٣) لا يوجد اهتمام فعلى من ملاك السفن بدور القطاع إلا فى حالة مواجهة مشكلات.

كما قدم تقريراً يفيد أن عدد السفن المصرية حوالى ١١٤ سفينة بحمولة ١,٧ مليون طن ١,٥ منها للقطاع الخاص و٠,٢٪ للعام ومن بين هذه السفن ٧٢ سفينه يتجاوز عمرها ٢٠ عام



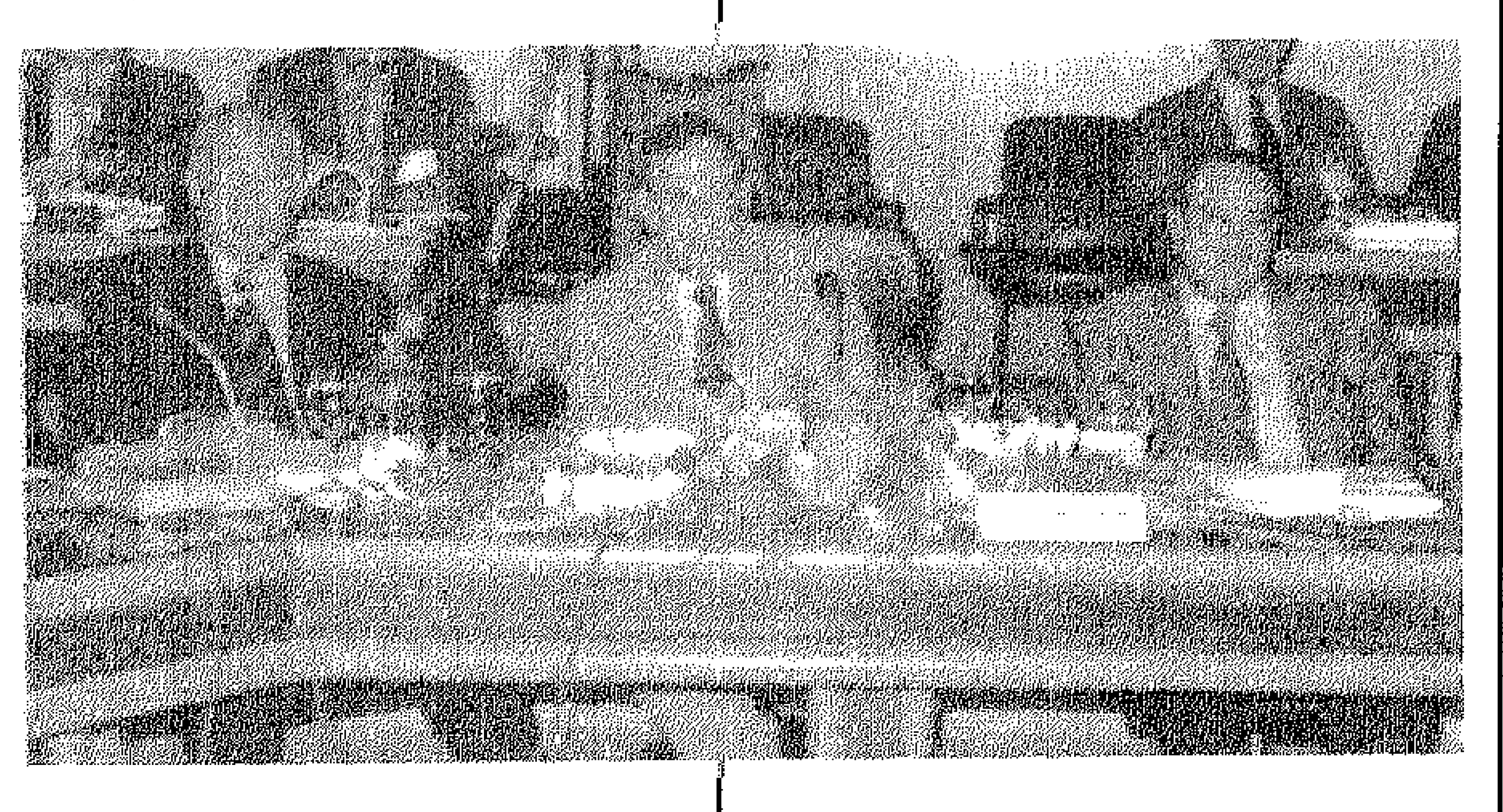
وتدير كل هذه السفن ٤٨ شركه ملاحه.

وأوضح أن مشاركة السفن المصرية فى نقل تجاره مصر الخارجية لا تتعدى ٦٪ بينما ٩٤٪ تنقلها السفن الأجنبية ... ومدى المقارنة الكبيرة بين ذلك الوضع وبين ماتسعى إليه مصر من المشاركة فى نقل البضائع الأجنبية

كما تحدث الريان / عاطف مرونى عن مسألة إداره السفن وأهميتها فى الرفع من كفاءه الأداء وأشار إلى دخول مصر إلى White List (القائمة البيضاء) فى مجال العنصر البشرى

وقد شارك فى أعمال ورشة العمل قطاعات وزارة النقل وعلى وجة الخصوص قطاع النقل البحرى والشركة القابضة للنقل البحرى البرى والشركات التابعة والأكاديمية العربية للنقل البحرى والإتحاد العام للغرف التجارية المصرية و مصلحة الجمارك المصرية وممثلو شركات الملاحة من مختلف القطاعات وممثلو شركات التأمين والبنوك والغرف الملاحية وقيادات النشاط البحرى بالقطاعين العام والخاص وإتحاد المصدرين وأجهزة الإعلام من صحافة وتلفزيون.

كما تضمنت جلسة اليوم التالى



وكذلك كان العنصر البشرى هو موضوع التقرير الذى قدمه الأستاذ / عادل الصبيحى رئيس النقابة العامة للنقل البحرى، حيث قال أن عدد الجوازات البحرية فى مصر هو ٧٨ ألف جواز وأن فرص العمل هى ٣ آلاف فرصة عمل فقط، مما يفسح مجالاً لأعمال السمرسه والإستغلال

وتناولت ورشة العمل الثانية خلق المناخ المناسب لانشاء أسطول وطنى من خلال دراسة المعوقات التشريعية والإدارية التى تعوق إنطلاق النشاط الإستثمارى فى تلك وإدارة السفن وكيفية التغلب عليها وكذلك الأتفاقيات الدولية فى مجال الأسطول البحرى وإلتزامات مصر حالياً وقد خصصت الجلسة الثالثة لطرح الأنشطة المرتبطة والدائمة لوجود أسطول بحرى تجارى متطور وقد تناولت بالمناقشة العمالة البحرية - التدريب - المعاهد المختلفة - التموينات المختلفة - الإصلاح والصيانة - أعمال الشحن والتفريغ - النقل متعدد الوسائل.

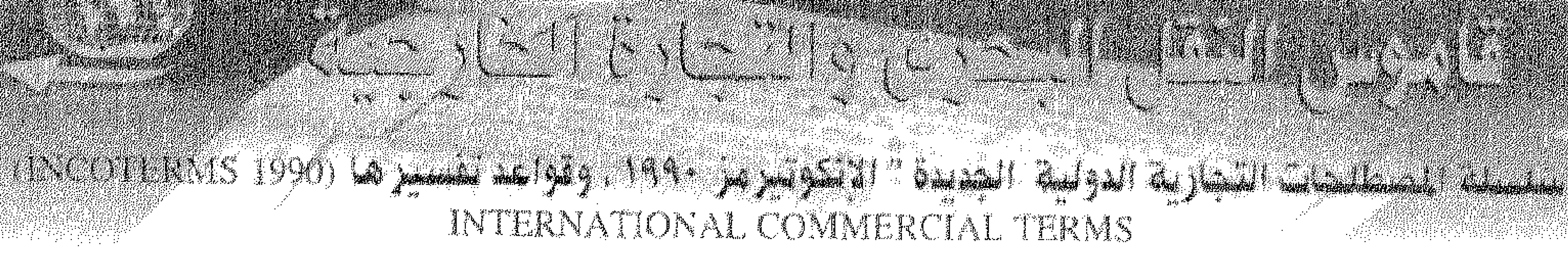
وقد إنتهت ورشة العمل من خلال الأوراق والبحوث التى ناقشتها والأراء والمدخلات من السادة الحضور الذين شاركوا بفاعلية فى المناقشات تلخيصاً للمشكلات المطروحة فى الورشة وكان من أهم المشكلات التى طرحها ملاك السفن على مسامع أعضاء الورشة:

أ- مشكلة إحجام البنوك عن تمويل عملية شراء وتأجير السفن الملاحية أو الأستثمار فى مجال النقل البحرى بالكامل بداية من تطويل فترة دراسة الجدوى، وعدم وجود خبراء متخصصين فى هذا النوع من الدراسة لدى البنوك.

ب- الفارق الكبير بين نوع وكم الدعم الذى تقدمه الدول المعنيه بالنقل البحرى وبين ما تقدمه مصر لسفنها وضرورة أن يتم تطوير التسهيلات المقدمة فى هذا الشأن.

ح- ضرورة أن تتماشى التشريعات مع واقع النقل البحرى .

وقد أكدت ورشة العمل على ضرورة تطوير أسطول النقل البحرى المصرى بأعتباره أحد ركائز التنمية الأقتصادية ودوره الهام فى عمليات التحرير الأقتصادى التى تنتهجها مصر كما أكدت الندوة على أهمية النهوض بالأسطول التجارى البحرى المصرى لدعم دوره الإستراتيجى فى نقل تجارة مصر الخارجية تصديراً وإستيراداً لدعم القدرة التنافسية للإقتصاد المصرى.



عرض وتقديم محاسب/ رجب حسن رجب - باتحاد الموانى البحرية العربية

تسليم البضاعة
على رصيف ميناء الوصول خالصة الرسوم
DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID) (DEQ)

أ تابع إلتزامات البائع

أ-٨: إثبات التسليم، ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة:

يقوم على نفقته بتزويد المشترى بإذن استلام البضاعة و / أو سند النقل المعتاد (مثل سند الشحن القابل للتداول، أو سند النقل البحرى غير القابل للتداول، أو سند النقل عبر القنوات المائية الداخلية، أو سند النقل المختلط)، وذلك لتمكين المشترى من استلام البضاعة وسحبها من الرصيف.

وإذا كان الطرفان (البائع والمشترى) قد اتفقا على التراسل الإلكترونى فيما بينهما، ففى هذه الحالة يمكن استبدال السندات المشار إليها فى الفقرة السابقة بما يماثلها من الوسائل المتبادلة طبقاً للنظام الإلكترونى لتبادل المعلومات.

أ-٩: فحص وتغليف وتجنيب البضاعة:

يتحمل تكاليف فحص البضاعة وتحديدها (مثل فحص نوع البضاعة وقياسها ووزنها وعدّها) وهى العمليات الضرورية لقيامه بتسليم البضاعة طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤).

ويتحمل تكاليف تغليف أو تعبئة أو تحزيم البضاعة (ما لم يجرى العرف بإمكانية شحن وتسليم هذه البضاعة دون تغليف أو تعبئة أو تحزيم) وذلك إذا كانت هذه العمليات ضرورية لتسليم البضاعة. وعليه أيضاً أن يقوم بوضع العلامات اللازمة على البضاعة.

أ-١٠: الالتزامات الأخرى:

يتحمل جميع تكاليف استصدار المستندات أو الرسائل الإلكترونية المعادلة لها والمبينة فى البند (ب - ١٠). وعليه أن يدفع المشترى جميع المصاريف التى أنفقها لمساعدته فى استصدار المستندات.

وعليه - بناء على طلب المشترى - أن يقوم بتزويد المشترى بالمعلومات الضرورية الخاصة بإجراء التأمين على البضاعة.

A THE SELLER MUST

A 8 Transport document or equivalent electronic message

Provide the buyer at the seller's expense with the delivery order and/ or the usual transport document (for example, a negotiable bill of lading, a non-negotiable sea waybill, an inland waterway document or a multimodal transport document) to enable him to take the goods and remove them from the quay.

Where the seller and the buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraph may be replaced by an equivalent electronic data interchange (EDI) message.

A 9 Checking-packaging marking

Pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) which are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A.4.

Provide at his own expense packaging (unless it is usual for the particular trade to deliver the goods of the contract description unpacked) which is required for the delivery of the goods. Packaging is to be marked appropriately.

A 10 Other obligations

Pay all costs and charges incurred in obtaining the documents or equivalent electronic messages mentioned in B. 10. and reimburse those incurred by the buyer in rendering his assistance therewith.

Provide the buyer, upon request, with the necessary information for procuring insurance.

ب التزامات المشترى

ب-١: دفع الثمن:

يقوم بدفع الثمن المتفق عليه فى العقد.

ب-٢: الأذون والتراخيص والمستندات الرسمية:

على نفقة البائع وتحت مسئوليته وبناءً على طلبه، يقوم المشترى بتقديم كل مساعدة ممكنة فى استصدار ترخيص استيراد البضاعة أو استصدار أية مستندات رسمية تقتضيها عملية استيراد البضاعة.

ب-٣: عقد النقل:

لا التزام عليه.

ب-٤: استلام البضاعة:

يقوم باستلام البضاعة بمجرد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤).

ب-٥: انتقال المسئولية عن المخاطر:

يتحمل جميع مخاطر الفقد أو التلف التى قد تلحق بالبضاعة اعتباراً من وقت وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند (أ - ٤).

وإذا فشل فى إخطار البائع بالمعلومات المذكورة فى البند (ب - ٧) فإنه يتحمل جميع مخاطر الفقد أو التلف التى قد تلحق بالبضاعة اعتباراً من الموعد المتفق عليه لتسليم البضاعة أو بانتهاء الفترة المتفق عليها لتسليم البضاعة. وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجنبة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد.

ب-٦: توزيع المصاريف:

يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بالبضاعة اعتباراً من وقت وضع البضاعة تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤).

وإذا فشل فى استلام البضاعة بعد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤)، أو فشل فى إخطار البائع بالمعلومات المذكورة فى البند (ب-٧)، فإنه يتحمل جميع المصاريف الإضافية التى قد تنجم بسبب البضاعة. وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجنبة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد.

B THE BUYER MUST

B 1 Payment of the price

Pay the price as provided in the contract of sale.

B 2 Licences, authorisations and formalities

Render the seller at the latter's request, risk and expense, every assistance in obtaining, any import licence or other official authorisation necessary for the importation of the goods.

B 3 Contract of carriage

No obligation.

B 4 Taking delivery

Take delivery of the goods as soon as they have been placed at his disposal in accordance with A.4.

B 5 Transfer of risks

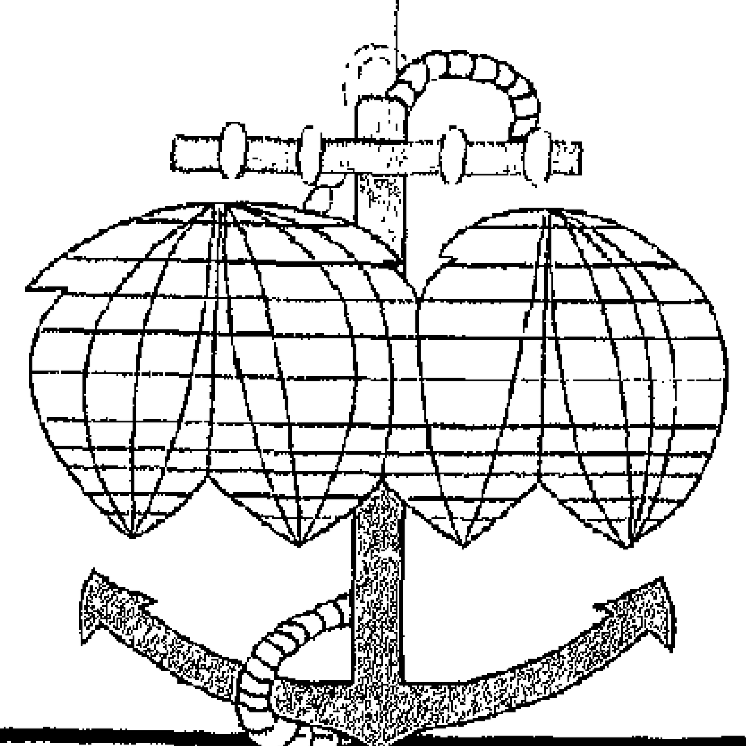
Bear all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been placed at his disposal in accordance with A.4.

Should he fail to give notice in accordance with B. 7., bear all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the period stipulated for delivery provided, however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods.

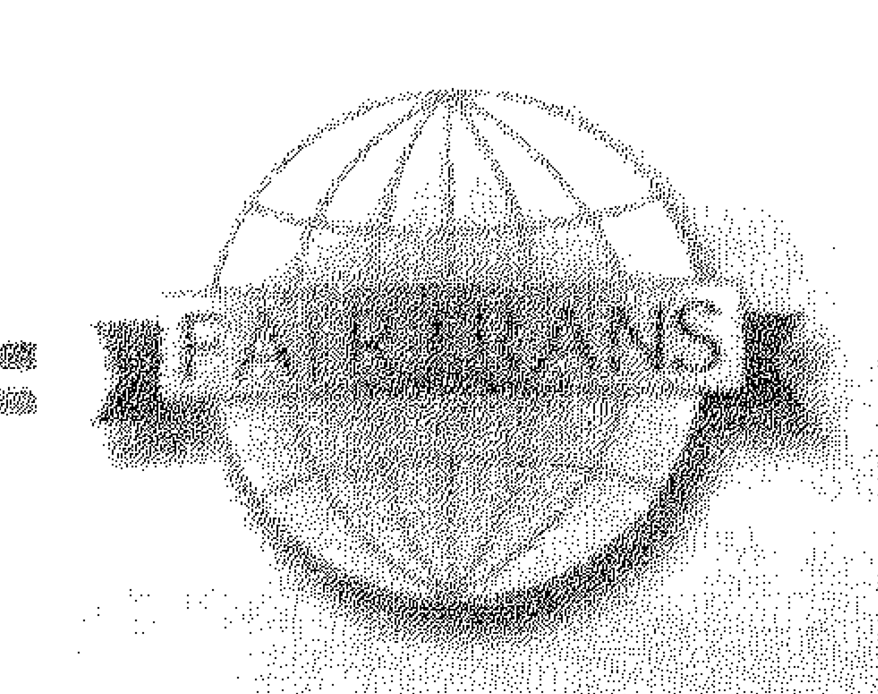
B 6 Division of costs

Pay all costs relating to the goods from the time they have been placed at his disposal in accordance with A.4.

Should he fail to take delivery of the goods when they have been placed at his disposal in accordance with A.4, or to give notice in accordance with B.7, bear all additional costs incurred thereby provided, however, that the goods have been appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods.



FAIRTRANS



Marine, Trading & Forwarding S.A.E.



LINE	VESSEL	ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	CGM CAPELLA 1923 PONL DAMIETTA 2023 SAF. VINSON 2123	20/05/2003 27/05/2003 03/06/2003	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
EPIC SERVICE	CS CHAMPION 1733 CS INNOVATOR 1833 CGM CAPELLA 1933 PONL DAMIETTA 2033 SAF. VINSON 2133	01/06/2003 07/06/2003 15/06/2003 22/06/2003 29/06/2003	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY
INDAMEX	INDAMEX WESTERDEICH 3217 INDAMEX MALABAR 3218 INDAMEX CHESAPEAKE 3219 INDAMEX DELEWARE 3220 INDAMEX ALABAMA 3221	04/06/2003 08/06/2003 15/06/2003 22/06/2003 29/06/2003	US EAST COAST	SRI - LANKA, INDIA

Fairtrans port Said (Head office)
Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O .Box 752
Tel(s) :.+ 20 66 326893 -326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048
Fax (s) :.+ 20 66 324898 - 334896
Tlx (s) :. 63180-63150 FAIRT UN
General e- mail :fairtrans@bec-online.com
URL:www.fairtrans.com



حفل توقيع إتفاق تشغيل سفينة الحاويات المصرية

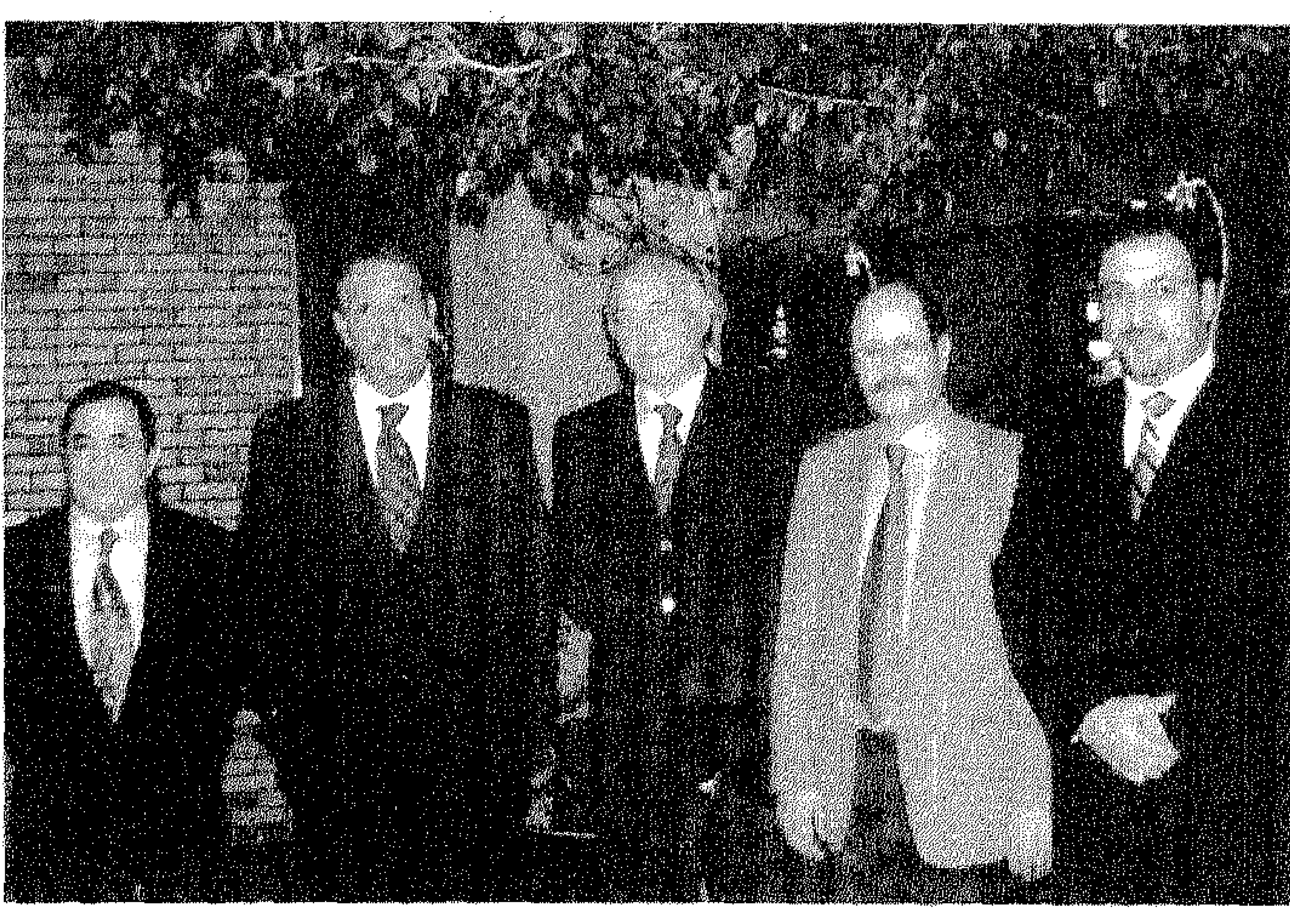
M/V EGY PRIDE

إحتفل بمدينة ليماسول نتوقيع إتفاق بين كل من UNITED FEEDER SERVICE L.P كبرى شركات الروافد فى البحر المتوسط و بين MAHONY SHIPPING & MARRINE SERVICES أعرق شركات القطاع الخاص المصرى فى مجال النقل البحرى لتشغيل أول سفينة حاويات رافدة ترفع العلم المصرى .

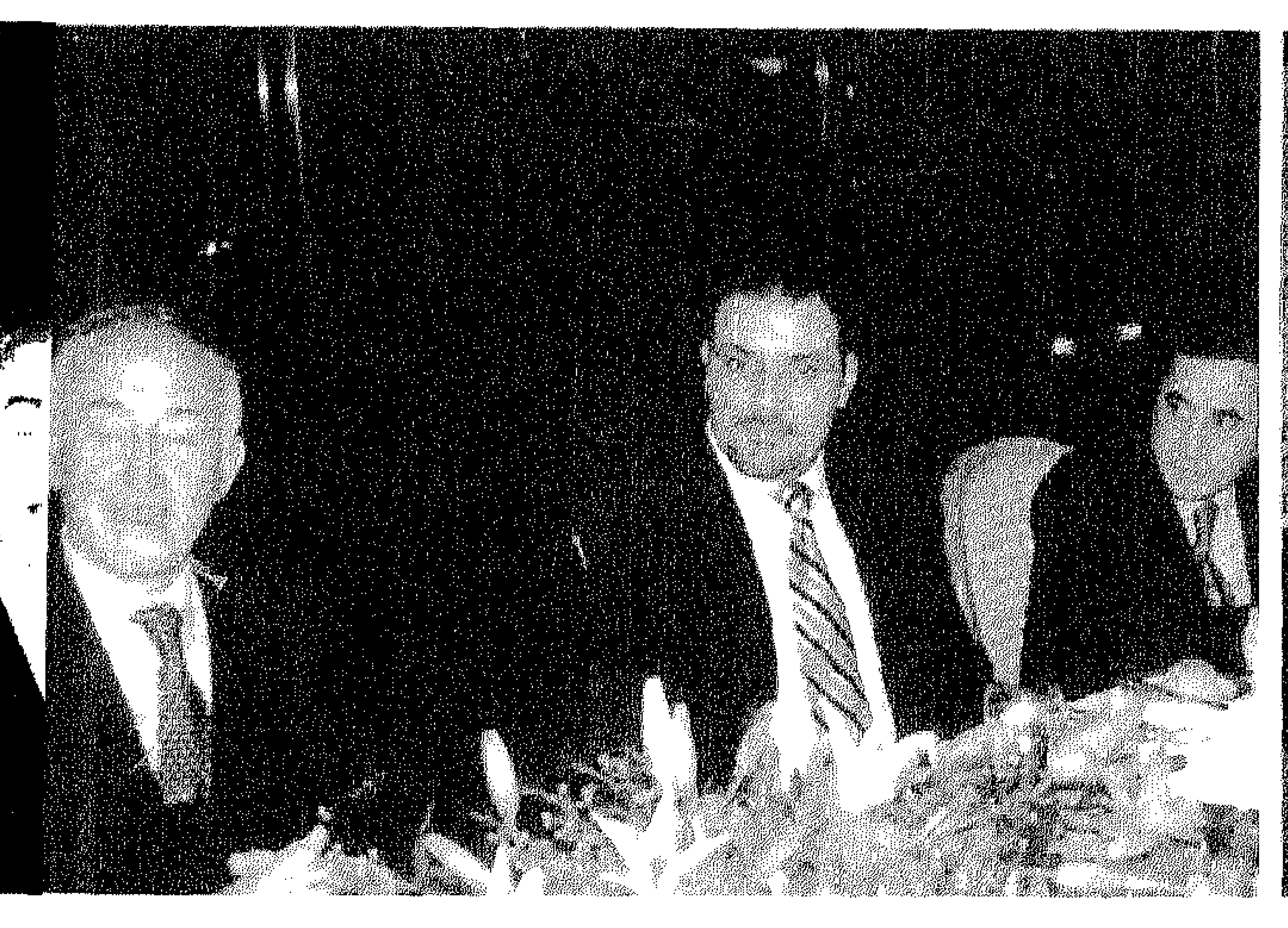
وذلك تمشياً مع القوانين والقرارات الصادرة وتنفيذاً لتوجيهات معالى وزير النقل المصرى بقصر الملاحية الساحلية على السفن الرافعة للعلم المصرى



مدير الإدارات والعاملين بـ UFS ليماسول



لمهندس أحمد العقاد نائب رئيس مجلس إدارة ماهونى والربان محمد العقاد رئيس شركة ماهونى لسيد جوزيبى كانيبا مدير عام UFS والسيد ماركوس أورفانديذس مدير عمليات UFS والسيد كوستاس لوكاييدس مدير إدارة التسويق



حفل عشاء بليماسول - بعد إتمام عقد الإتفاق من اليمين إلى الشمال
السيد كوستاس لوكاييدس والمهندس / أحمد العقاد والسيد / جوزيبى كانيبا



صور من مراسم الإحتفال بتوقيع العقد بمدينة ليماسول مع جميع العاملين بشركة UFS

بطولة الإسكندرية فى الجمباز الفنى

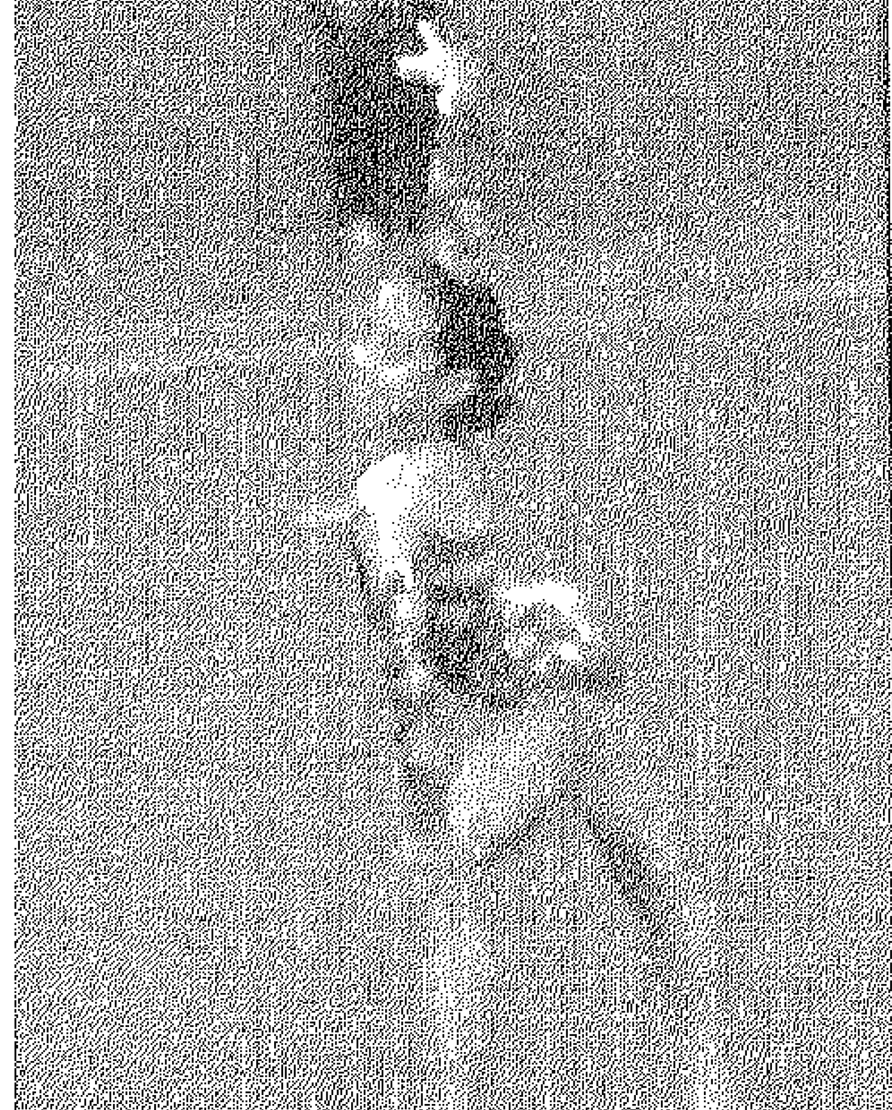
حصل فريق الجمباز الفنى بنادى سبورتنج الرياضى بالاسكندرية على المركز الأول فى بطولة الاسكندرية

بطولة تحت عشر سنوات (بنات)

اللاعبات

١- نوران أحمد فوزى ٢- سلمى أحمد أبو الوفا ٣- ملك محمد سعيد
٤- فريدة محمد ٥- مها ياسر

فريق بنات جمباز فنى (تحت ١٠ سنوات)
اللاعبة/ نوران أحمد فوزى، اللاعبة/ سلمى أحمد أبو الوفا، اللاعبة/ملك محمد سعيد، اللاعبة/فريدة محمد، اللاعبة/مها ياسر، والمدرب/كابتن محمد السيد والكابتن/إيهاب أمين




اللاعبة /روان طارق أبو شرشة بطولة إسكندرية فى السنوات السابقة حصلت على ذهبية عارضة التوازن فى بطولة الجمهورية الأخيرة تحت ١٢ سنه بنات

بطولة تحت ١٠-١٢ سنة (بنين)

المركز الأول، الثانى والثالث على الأجهزة المختلفة



فريق الجمباز الفنى (بنات-بنين) تحت ١٠-١٢ سنة مع المدرب والمشرف والإداريين

فريق بنات جمباز فنى (تحت عشر سنوات)
المدرب / كابتن محمد السيد المشرف / كابتن إيهاب أمين (بيبو) والإداريين

صور أرشيفية




وداد شلبى مع سيادة وزير السياحة فى احد مؤتمرات الروتارى

وداد شلبى مع الدكتور/عصمت عبد المجيد فى مؤتمر سيدات الاعمال العرب



International

Specified periodical international economic magazine

Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98

Editor consultant

Capt./ Assem Elsayed Ahmed

Editor in chief and manager incharge

Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban

Editor supervisor

Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices

Head Office

Lebanon Beirut

P.o.b (6461/14)

Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)

Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.

Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)

E-mail: assem355@hotmail.com

Seagull

Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533

Suez

Capt.Ahmed Badawy

Tel-Mob. : (+2) - 0123184320

Abd El - Rehim Moustafa

Tel : (+2) - (062) -(578445)

Ismailiah

Mohamed Hussein Saleh

Tel : (+2) - (064) -(346081)

E-mail:fagr l@hotmail.com

Syria

Ibrahim Salim Deir Atany

Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah

Tel :(+966)-(2)-(6369985)

Fax :(+966)-(2)-(6369459)

Emirates P.o.b.26882-Dubai

Shereif Salah Mokhtar

Mobile : (+971)-(6516520)

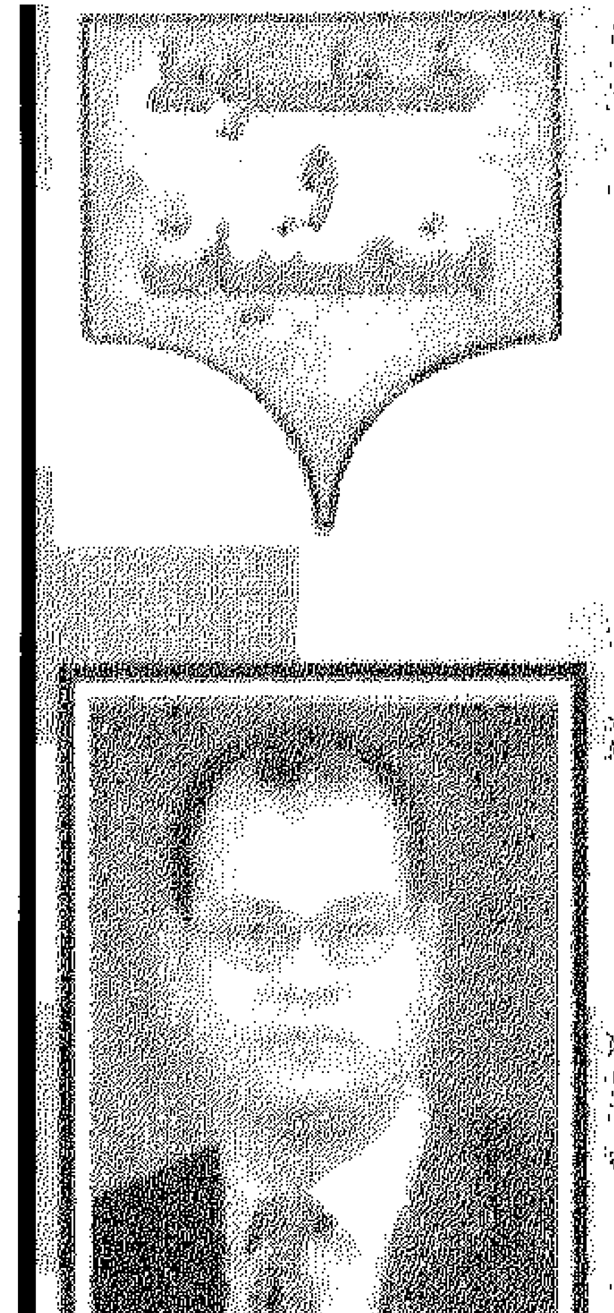
USA New York

Moh. Mahmoud El Moghazy

Tel :(+1)-(718)-(3819183)

نشأت الديهى يكتب :

هذا بيان للناس
ويأكلون كما تأكل الأنعام




أن يحس الإنسان بالقهر فلا غرابة فى ذلك على الإطلاق، أما أن يتعايش مع القهر ويتودد إلى من يقهره فهو الغرابة بعينها!! الإنسان العربى يعيش حالة قهر أبدى .. والقهر دائماً يولد الانفجار ما عدا فى عالمنا العربى الممتد من المحيط إلى الخليج تجد العربى المقهور يستطيع التعايش مع القهر على أشلاء الكرامة المبعثرة التى هى كرامته وكرامة أجداده الذين علموا الغرب والأمريكان المبادىء والعلوم والأخلاق.

لكننا تخلينا عن كرامتنا بعدما ابتعدنا عن ديننا الحنيف الذي يحض على الفضيلة فدائماً وأبداً لا حول ولا قوة إلا بالله .. فوسط الأزمات الطاحنة والإحباطات المتتالية لا يبقى أمامنا من ملجأ إلا الله سبحانه وتعالى نلجأ إليه ونستظل بظله ونحتمى بحماه فهو الواسع فى وقت ضاقت فيه الدنيا على رحابتها .. وهو الرحمن الرحيم فى وقت انتزعت فيه الرحمة وانتشرت فيه المظالم .. وهو العدل وقت ضاع فيه الحق وانتشر الباطل .. وهو الجبار المتكبر فى وقت تجبر فيه الناس وظنوا أنهم ملكوا الدنيا وما فيها فنشروا الفساد فى الأرض ونسوا أن هناك خالق جبار قادر على ما لا تتخيله عقولهم وهو الواحد الأحد الذى يقول للشيء كن فيكون.

يارب .. يا قادر .. يا جبار نتوجه إليك بقلوب مفتوحة مخلصة ونرفع أكف الضراعة .. يا حنان يا منان ارفع مقتك وغضبك عنا .. اللهم احفظ مصرنا وأوطاننا من كل سوء .. اللهم قنا شر الفتن وجنبنا سوء المحن .. قلت فى كتابك العزيز «ظهر الفساد فى البر والبحر بما كسبت أيدى الناس ليذيقهم بعض الذى عملوا لعلم يرجعون» صدقت يا ربى فيما قلت .. لقد ظهر الفساد واستشرى وتجبر وتكبر وصار هو السيد وهو الآمر الناهى .. فساد الذمم وخرابها صار يعشش فى كل المواقع والأماكن .. المظالم زادت عن قدرة المحاكم .. عدم تقوى الله صارت هى العنوان .. إننا نعصى ربنا آناء الليل وأطراف النهار .. المواعظ أمامنا نعيشها لحظة بلحظة ولكن ما أكثر المواعظ وما أقل المتعظين .. وكأننا نعيش حالة سُكر أبدى دون أن نرتشف رشفة خمر واحدة .. لا ندرى ما يدور حولنا .. لكننا نعيش نتائج ما يدور فقط والنتائج دائما ما تعكس المقدمات وتتكرر المأساة .. مقدمات تؤدى إلى نفس النتائج وتدور فى دائرة مفرغة خبيثة .. عدم تقوى الله تؤدى إلى انتزاع البركة، وقلة البركة تؤدى إلى شيوع الفساد، وشيوع الفساد يؤدى إلى انتزاع البركة .. وهكذا نتائج تؤدى إلى مقدمات ومقدمات تؤدى إلى نتائج.

إننا فى مصر المحروسة نحمل تاريخاً عريقاً وحضارة تتحاكى بها الأمم والشعوب .. أجدادنا الفراعنة صنعوا المعجزات وأجبروا التاريخ أن يتوقف ويفتح صفحاته لكى يسجل ويسجل ويسجل ومازلنا نحن رغم كل ما أصابنا نحمل عبق التاريخ .. نحمل داخلنا شرارة كامنة تنطلق فى وقت محدد لتحطم السدود والقيود تلك الشرارة جزء من موروثنا الحضارى .. فنحن أصحاب موروث حضارى يظهر فى وقت الشدة والضيق فى صورة سلوكيات وتصرفات متحضرة وإن أخذت شكل العصبية رغم أن العصبية ليست عشوائية لكنها بمثابة محفز قوى يستطيع بث الحياة والروح فى الموروث الحضارى الكامن، إننا كمصريين تعرضنا لأزمات عديدة عبر التاريخ الطويل وفى كل مرة ننتفض ونستيقظ ونجبر الليل البهيم أن ينقشع ونستقبل الصباح بأنواره لتبدد الظلام الطويل .. كنا نقف فى الأزمات صفاً واحداً وقلباً واحداً ويداً واحدة فتتحطم الأزمة تلو الأزمة ولا يبقى سوى المعدن المصرى الأصيل .. ولو استدعينا تاريخنا وحفزنا شرارة الموروث الحضارى لفجرنا أزماتنا الراهنة ولصرنا نموذجاً يحتذى به الآخرون ..إننا وكما قلت مراراً وتكراراً بأننا نعيش أزمات طاحنة ومجرد ما تمر أزمة وتنقشع تبعاتها تتوالد أزمة جديدة .. قلت ذلك كثيراً حتى مللت الكلام والكتابة والقراءة ولكن هل السلبية والهروب هو الحل؟؟

لقد فكرت فى لحظة صفاء ذهنى عن السبيل الحقيقى للخروج من هذا النفق المظلم وتلك الأزمة التى يعيشها الوطن ولا أقصد بتلك الأزمة - أزمة اقتصادية أو عالمية أو حتى سياسية وإنما أقصد (جو الأزمة)

و (حالة الإحباط العام) و (حالة القهر) تلك الأجواء والمشاعر والأحاسيس تولد عنها شعوراً عاماً بعدم الثقة بالنفس، وعدم الثقة بالنفس تولد عنه الفشل وأداء مهامنا الموكولة إلينا، إننا تحولنا إلى مجتمع فقد الثقة فى قدراته وصار مجتمعاً بلا أنياب مجتمعاً يحب انتقاد كل الأوضاع ويفشل فى التعامل مع كل الأوضاع.

إننى على يقين وعلى ثقة بأن العودة إلى الله والرجوع إلى سيرتنا الأولى هما طريق الخلاص، ولا تغنى العودة إلى الله أن نعيش حالة (دروشة) ونترك أعمالنا ونعيش خارج جاذبية الواقع، لا لم أقصد ذلك بالضبط وإنما المقصود هو العودة إلى الله تعالى من خلال سلوكيات إسلامية بعيدة عن التطرف ومن خلال أخلاقيات إسلامية بعيدة عن المغالاة والتنطع ..إذا استحضرنا عظمة الله فى قلوبنا وإذا آمنا وتيقنا بأن الله يراقبنا فى إسرارنا وإعلاننا إذا حدث ذلك فلابد أن نتقن أعمالنا وعندها سوف تظهر النتائج المبهرة بإذن الله، لماذا لا نعيش حالة (إيمان مجتمعى) بدلاً من حالة (الإفلاس المجتمعى) لماذا لا نعيش حالة (تقوى) بدلاً من حالة (الفوضى) لماذا لا نعيش فى رحاب الله بدلاً من الرقص على حبل الشيطان لماذا لا تسيطر على المجتمع حالة (حب) لكل القيم والمبادىء والأخلاقيات حب الوطن .. والإخلاص له فريضة على بنى الإنسان إننى أراها فريضة غائبة دون مزايدة من أحد، فحب الوطن له متطلبات كثيرة أرى أنها لا تتوافر للأسف فى الكثيرين منا.

اللهم أهدنا جميعاً وطهر قلوبنا وانزع من قلوبنا الغل والحقد والحسد ولا حول ولا قوة إلا بالله العلى العظيم

***



★ بدأنا معركة التطوير والطريق مازال طويلا

★ ميناء السخنة النموذجي يسابق الزمن

★ تفعيل نظام الإفراج المسبق ووداعا المستورد المتلاعب

★ إعادة تصميم ودراسة الموانىء الجافة

محفوظ العرجاوى

رئيس جمارك مصر.. لـ

إعداد / قسم التحقيقات

تعتبر الإدارة الجمركية أهم أدوات السياسة المالية فى العصر الحديث حيث سيادة مبادئ العولمة وزيوع حرية التجارة تحت مظلة النظام العالمى الجديد.

ويعتبر تطوير الجمارك المصرية أحد الأسس الهامة التى يستند إليها الإصلاح الاقتصادى والإدارى الشامل فى مصر وبالفعل خطت الدولة خطوات جادة وملموسة لتطوير الأداء الجمركى لمسايرة فكر الدولة تجاه القضايا الاقتصادية.

لذلك يسعدنا أن نلتقى اليوم مع رئيس جمارك مصر الأستاذ/ محفوظ العرجاوى الذى تشهد الجمارك فى عهده طفرة ملموسة وملحوظة قوامها الشفافية والمواجهة والصراحة وعدم المجاملة على حساب مصر مهما كانت الأسباب.

نستهل ناقشنا مع سيادتكم فى القضية التى تشغل بال جموع المختصين بالحقل الجمركى وهى (الإفراج المسبق) ماذا عن هذا النظام الذى يعد نقلة فى مجال الإجراءات الجمركية؟

وفى هذا النظام وفور تمام عملية الشحن وقبل وصولها يقوم صاحب الشأن بإحضار مستنداته مع صورة بوليصة الشحن ويتقدم بها إلى المركز المختص ويتم دراسة المستندات المقدمة وتقدر القيمة وتحسب الرسوم من واقع المستندات ودون معاينة فعلية ثم يقوم صاحب الشأن بسداد الرسوم ويستخرج إذن الإفراج بعد قيدها بدفتر ٤٦ ك م وفور وصول البضاعة يذهب صاحب الشأن أو مندوبه إلى ميناء الوصول معه إذن الإفراج المسبق وإذن التسليم الملاحى لتتم عملية المعاينة والإفراج فوراً ودون عقبات هذا بالإضافة إلى الجهات الرقابية على البضائع المطلوب عرضها على تلك الجهات حيث يتم معاينتها مرة واحدة للجمارك ولتلك الجهات.

حيث يتم التأكد من العدد والصنف

أما الأسعار فلن تكون عقبة أمام نجاح ذلك المشروع لإن هناك مراجعة فورية ومراجعة لاحقة طبقاً لما نصت عليها اتفاقيات الجات ولا يخفى على أحد كم الفوائد المحققة من وراء هذا المستودع فلا غرامات ولا أرضيات ولا تأخير.

هذا سيؤدى إلى خلق مستورد ذو شفافية كاملة حيث ستكون هناك قوائم بيضاء وسوداء ولهذا النظام وبالفعل تم مؤخراً زيارة لمجموعة كبيرة من الشركات ١٧٨ شركة إلى المركز الضريبى الموحد بالحى العاشر بمدينة نصر حيث يضم هذا المركز جميع المصالح الإيرادية للدولة ويعمل من خلال (المأمور الشامل) ودور الجمارك يتم وفق المنظومة الشاملة لهذا المركز وفى بداية هذا الشهر سيتم الافتتاح التجريبى لمدة اختبارية ثلاثة أشهر تمهيداً للافتتاح الرسمى فى بداية شهر سبتمبر.

معركة تطوير بدأت وبقوة ما هى ملامح هذا التطوير وأين وصل قطار التطوير وهل هناك محطة نهائية أم أن المعركة مستمرة للتحديث المستمر؟

التطوير معركة مستمرة ومتطورة ومتجددة معركة الجمارك بدأت المعركة حيث تتم النقلة الكبيرة من النظام القديم إلى النظام الجديد، فالنظم القديمة تتسم بالروتين والبيروقراطية والتعقيد وكان ذلك تمشياً مع النظم الاقتصادية الحاكمة آنذاك حيث القيود المفروضة على حرية التجارة أما النظم الحديثة حيث حرية التجارة والانفتاح الاقتصادى يتطلب المرونة والتفاعل وسرعة الأداء وانسياب المعلومات بطريقة سليمة وميسرة.

لقد قمنا بالخطوة الأولى والتى سيعقبها بلا شك خطوات وخطوات .. قانون الجمارك الجديد الذى يتمشى مع فكر الدولة ومع المستجدات على الساحتين الدولية والمحلية قاربَ على الإنهاء حيث المراحل النهائية له ثم سيتم عرضه على رجال الأعمال وجمعيات المستثمرين والمختصين ليتم مناقشة جميع التصورات والآراء المختلفة حول القانون ثم يأخذ مجراه الطبيعي للحصول على التصديق التشريعى والدستورى اللازم كذلك هناك دليل إجراءات لكل الأنظمة حتى الإفراج المسبق.

كما تولى التدريب أهمية قصوى فالعضو البشرى هو قوام التنمية وهو قوام التطوير والتحديث الخلاصة نحن نسير بخطى ثابتة وشاملة وواقعية لمحاولة النهوض بجمارك مصر لما تستحقه ويستحقه هذا الوطن من بذل كل جهد مخلص لصالح الجميع.

يقول الرئيس مبارك (التصدير حياة أو موت) ما هو دور الجمارك المصرية فى دفع عجلة التصدير إلى الأمام بالأفعال لا بالأقوال؟

الآن لا توجد أية عقبات أمام التصدير من ناحية الجمارك فلا رسوم وفلا فوائد ولا ملاحظات ولا نوباتجيات والصادر يعمل خلال ٢٤ ساعة ومن أى منفذ جمركى.

وكذلك تم تفعيل نظام السماح الموقت ليصبح عاملاً مؤثراً فى دفع عملية التصنيع التصديرى إلى الأمام.

نادى الرئيس مبارك بضرورة تطوير وتحديث الموانى المصرية على غرار ما حدث فى ميناء السخنة والجميع على قناعة أن الإدارة الجمركية هى التى تحدد نجاح أو فشل اى ميناء من الموانىء

ما هو تقييمكم لتجربة ميناء السخنة .. وما هى خطتكم لتطوير بقية الموانى المصرية؟

إننا نسابق الزمن بميناء السخنة النموذجى أصبح لدينا ميناء جاذباً داخل الموانى المحيطة يستطيع المنافسة والتميز، المنطقة لم يعد فيها جبل على فحسب بل أصبح فيها ميناء السخنة كذلك أن تطوير الموانى المصرية ومن ثم الإدارات الجمركية مسألة لا اختيار لنا فيها بل هو فرض فرضته الظروف الدولية الراهنة والتنافس المرير والشرس بين الموانىء المصرية والموانىء المحيطة.

إن اختيار ميناء دمياط والدخيلة ليدخلا حلبة التطوير لم يأتى صدفة، بل جاء على أسس حيث تميز الموقع والبيئة الأساسية الجيدة والقدرة على التوسع الأفقى والرأسى، أما الموانىء القديمة الإسكندرية وبورسعيد فهما موانى (عجوزة) نستطيع ترميمها ولا نستطيع إعادة بناءها فالتطوير فيها صعب للغاية.

وبالنسبة لميناء دمياط نقوم بالاسترشاد بما تم فى ميناء السخنة والأنظمة الموجودة به والشركات التى قامت بالتنفيذ فيه حتى تكتمل منظومة الموانىء المصرية المتطورة بمشيئة الله تعالى.

ماذا عن الموانىء الجافة؟

ليس هناك موانىء جافة بالمعنى الدقيق وإنما مجموعة إيداعات أو مستودعات الغرض منها تقليل الضغط على الموانىء البحرية.

ولكل تجربة تقييم معين ونحن نقوم بدراسة الموقف من كل جوانبه لتصويب الخطأ إن وجد.

إننا نهدف إلى ربط جميع جمارك مصر بشبكة واحدة على قاعدة بيانات واحدة حتى يصبح المستورد الموجود بجمارك سفاجا يعامل معاملة المستورد فى جمارك السلوم من حيث توحيد الإجراءات والأسعار والقيودات الجمركية.

هل هناك خطة للنهوض بصناعة الترانزيت فى مصر؟

الترانزيت فى مصر وبجميع أشكاله يقع ضمن اهتمامات الإدارة الجمركية إننا نقدم التسهيلات وفق ضوابط القانون وفى نفس الوقت نرفض أن يكون الترانزيت باباً خلفياً للتهريب.

إننا نحاول تطوير صناعة الترانزيت من خلال سهولة الإجراءات وتطوير الرقابة والمتابعة خلال عبور الترانزيت للأراضى المصرية من خلال الأقمار الصناعية OPS.

وفى نهاية اللقاء شكرنا سيادته وتمنينا له دوام التقدم والرقى.



الموانى الجافة

ضرورة ملحة للحد من الضغط على الموانى البحرية

لواء بحرى **مغازى الصاوى**

طالعتنا مجلتنا الغراء إنترناشيونال فى عدد مايو ٢٠٠٣ صفحة ٣٥ تحت عنوان معارك الجمارك بفقرة عن الموانى الجافة مفادها أن الموانى الجافة هى عبارة عن إيداعات أو مستودعات تحت إشراف جمركى الهدف منها هو الهروب من صرامة وعدالة الموانى البحرية من حيث تباين الأسعار بالموانى المسماة بالجافة عن مثيلتها الموجودة بالموانى البحرية. ويقترح كاتب هذه الفقرة أن يقتصر نقل البضائع إلى الموانى الجافة على مستلزمات الإنتاج والسلع الوسيطة فقط دون المنتجات التامة والسلع التجارية وسيادته يأسف لما يحدث على أرض الموانى الجافة ويحتاج إلى وقفة من الجميع.

ويسعدنى أن أوضح لسيادته أن الموانى الجافة ضرورة ملحة للحد من الضغط على الموانى البحرية. وذلك نظراً لزيادة التبادل التجارى وحركة التجارة الدولية المستمرة فى الإرتفاع والنمو. مما يحتاج إلى زيادة واتساع المساحات المخصصة للأعمال الجمركية. وحيث أن الموانى البحرية محددة المساحة والاتساع الأفقى والرأسى فيها محدود مما يتسبب فى تكدس البضائع وعدم وجود أرصفة كافية للسفن القادمة للموانى البحرية مما يجعلها تتأخر فى مناطق الانتظار مما يكبد الدولة غرامات مالية بالعملة الصعبة. لذا فقد كان لزاماً وجود مناطق جمركية خارج الموانى البحرية والمستودعات العامة ضرورة ملحة تفادياً لذلك وخاصة مع زيادة حركة الاستيراد منعاً لتلك الغرامات ولعلومية السيد كاتب هذه الفقرة فإن المستودعات العامة (الموانى الجافة) هى مناطق جمركية تحت الإشراف الكامل والسيطرة الكاملة لعناصر ذات كفاءة عالية وأمانة من خيرة رجال مصلحة الجمارك الذين يعملون بكل كفاءة وعدالة وصرامة وانضباط ولا تفريط فى أى مليم من مستحقات مصلحة الجمارك. ولعلم سيادته والمعلومات التى قد يجهلها كاتب هذه الفقرة أن السادة العملاء يلجأون للتعامل مع الموانى الجافة أو المستودعات العامة لأسباب كثيرة نوجزها فى الآتى:

١- إمكان تجزئة مشمول البوليصة حسب ظروف العميل المالية أو حسب ظروف السوق المالية أو لأى أسباب أخرى وهذا غير مسموح به فى الموانى البحرية.

٢- طول مدة التخزين دون تحويل البضاعة إلى مخازن المهمل لبيعها بالمزاد حيث أن مدة التخزين بالمستودعات العامة (الموانى الجافة) هى ٦ شهور قد تصل إلى ٩ شهور بتصديق. وهذا غير مسموح به فى الموانى البحرية إلا فى حدود ٢ شهر فقط.

٣- إمكان تفريغ مشمول الحاويات فى المخازن المغلقة بهذه الموانى الجافة وإعادة الحاوية الفارغة فور التفريغ إلى الخط الملاحى مما يوفر للعميل مبالغ ضخمة من العملات الصعبة نظير غرامات التأخير التى قد تصل فى اليوم الواحد إلى ٦٥ دولار للحاوية الواحدة.

٤- أكثر الموانى الجافة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك وبها نهايات طرفية له يتم عمل إجراءات الشهادة الجمركية من خلالها طبقاً للتعريفة والبند الجمركى لكل سلعة. ولا مجال للتلاعب. والأسعار الموجودة بالموانى الجافة هى نفس مثيلاتها فى الموانى البحرية، وتحت المراقبة المستمرة من جميع الجهات الرقابية سواء الجمركية أو غيرها، ولا مجال للإساءة إليهم. وصدق الله العظيم حين قال: (ولا تبخسوا الناس أشياءهم) ولهذه الأسباب الموضحة أعلاه يتم نقل العملاء لبضائعهم إلى الموانى الجافة لما فيها من مميزات تهم العميل وليس هرباً من عدالة أو صرامة فى مكان آخر. أما قصرها على مستلزمات الإنتاج والسلعة الوسيطة فقط فهذا دور المناطق الحرة.

YANG MING LINE
陽明海運股份有限公司

LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003 INDIA CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

JUNE 2003

NAME OF VESSEL	ETA	PORT
M/V MING OCEAN	02/06/03	PSD
M/V AMBASSADOR BRIDGE	04/06/03	PSD
M/V CHANG JIANG BRIDGE	07/06/03	PSD
M/V CHICAGO BRIDGE	07/06/03	PSD
M/V OCEAN ATLANTIC	09/06/03	PSD
M/V SCI GAURAV	11/06/03	PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	14/06/03	PSD
M/V ROTTERDAM BRIDGE	14/06/03	PSD
M/V TBN	16/06/03	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	18/06/03	PSD
M/V FRANCE	21/06/03	PSD
M/V LINOS GATE BRIDGE	21/06/03	PSD
M/V TBN	23/06/03	PSD
M/V EVER GIFTED	25/06/03	PSD
M/V EMRPESS DRAGON	28/06/03	PSD
M/V GENOA BRIDGE	28/06/03	PSD
M/V OCEAN GULF	30/06/03	PSD

الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه / المسلة . محطة الرمل ت/ ٤٨٦١٢٣٩- /٤٨٧٣٩٥١/ ٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠ - فاكس/ ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٣٦٦: تلكس/ ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦١٥
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١ (٠٥٧)
الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس



LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003 NORTH CONTINENTAL PORTS

JUNE 2003

NAME OF VESSEL	ETA	ROTATION
M/V EVER GIFTED	01/06/03	BCN/ FXT/HAM/RTM
M/V LONG GATE BRIDGE	02/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ANTRP/ PSD
M/V VENUS BRIDGE	03/06/03	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	08/06/03	BCN/ FXT / HAM / RTM
M/V GENOA BRIDGE	09/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ ANTRP/ PSD
M/V MING PLUM	10/06/03	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V MING GREEN	17/06/03	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V MING PROMINENCE	15/06/03	BCN/ FXT/ HAM/ RTM
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	16/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ ANTRP/ PSD
M/V SCI VAIBHAV	22/06/03	BCN/ FXT/ HAM/ RTM
M/V LONG BEACH RIDGE	23/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ ANTRP/ PSD
M/V MING ORCHID	24/06/03	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V AMBASSADOR BRIDGE	29/06/03	BCN/ FXT/ HAM/ RTM
M/V TSING MA BRIDGE	30/06/03	RTM/ HAM/ FXT/ ANTRP/ PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR VESSELS DURING 2003 NORTH BOUND AND U.S.A. PORTS

JUNE 2003

NAME OF VESSEL	ETA	ROTATION
M/V EMPRESS HEAVEN	01/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC
M/V TBN	07/06/03	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V FRANCE	08/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC
M/V TBN	14/06/03	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V EMPRESS DRAGON	15/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC
M/V OCEAN GULF	21/06/03	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V TBN	22/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC
M/V MING LONGEVITY	28/06/03	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	29/06/03	NAP/GOA/FOS/BCN/VLC

لك يا سيدتي

إعرفي نفسك من ملابسك!

(١) المرأة التى تغير الرداء أو الفستان أكثر من مره يومياً:
تعانى من فقدان الثقه بالنفس وذات شخصيه قلقه
(٢) المرأة التى ترتدى الألوان الداكنة وقد ترتدى الملابس التى لا تتناسب مع الزمان أو المكان .
فهى مرأة تعانى من الإكتئاب .
- المرأة التى ترتدى ملابس لا تتناسب مع سنها:
هى مرأه مهزوزه الشخصيه.
- المرأة التى تقبل على الأزياء الغربية وتستخدم المساحيق بكثرة:
شخصية نرجسية وتريد السيطرة على الأخرين وحب لفت الأنظار.
- المرأة التى ترتدى ملابس تتناسب مع سنها وبتلائم مع مكانتها الإجتماعية هى إمرأة عاقلة ومتزنه.
المرأة التى ترتدى ملابس شبة ملابس االرجال:
مرأة تتميز بالخشونة والشخصية القوية

★ عطر الياسمين..لنوم المراهقين؟!

قد توصل فريق من الباحثين بالولايات المتحده الأمريكية إلى أن العطور المصنوعه من زهرة الياسمين أو «اللافندر» تساعد على النوم الطبيعى الهادئ حيث أثبتت أن رش سرير النوم برائحة الياسمين يساعد النائمين إلى خفض درجه القلق والتوتر والإكتئاب النفسى.



★ تورم العين..مشكله لها حل!

تعانى بعض السيدات من التورم الذى يظهر تحت العينين قد يرجع إلى قلة النوم أو كثرة النواح أو البكاء ولحل هذه المشكله يجب إتباع الآتى:
- عمل كمادات للجلد المتورم بعجينة من أوراق نعناع وشرائح خيار طازجة وأوراق كزبرة وأوراق شاى.
- عمل كمادات للعين بمحلول ملح دافئ ومسح العينين بالماء المثلج..ثم تجفيفها أو بوضع شريحة من البطاطس على كل عين مع الإسترخاء لفترة تتراوح مابين ٢٠ إلى ٣٠ دقيقة ومحاولة أخذ قسط من النوم المريح.

★ نصيحة ذهبية لكل إمراه

ينصح الخبراء للحصول على بشره ناعمه ونضره إستخدام الكريمات الغنيه بالكولاجين والفيتامينات والمعادن وخاصه فيتامين «C» والكريمات التى تحتوى على أحماض الفاكهه والمواد المعدنيه لتنشيط خلايا البشره وحمايتها من الجفاف مع التدليك المستمر مرتين أسبوعياً على الأقل وأستخدام الكريمات المرطبه للبشره.

★ قشر البطيخ علاج للضغط والكلى!

- أكد أحد الباحثين فى الصين أن قشر البطيخ يساعد فى علاج ٤ أمراض خطيره منها:
(١) إرتفاع ضغط الدم (٢) إلتهاب الكلى المزمن (٣) مرض الإستسقاض
- حيث إن التعامل مع قشر البطيخ الأخضر يختلف تبعاً لكل مرض حيث ينصح بتجفيفه ثم غلية فى الماء لمدة ٥ دقائق على أن يشربه المريض يومياً لمده لا تقل عن شهر وذلك مفيد للغايه لمرضى ضغط الدم-أما بالنسبة لإلتهاب الكلى المزمن ينصح الأطباء بتقطيعه إلى شرائح صغيره وتقليبها فى الماء ثم غليها حتى تتحول إلى عجينه تحفظ فى وعاء زجاجي ويتناول المريض منه ملعقة كل صباح لمده ٣ أسابيع

★ تركيبه للبشره للحصول على الوجه اللامع

نصف ملعقه رده - نصف ملعقه عصير برتقال - نصف ملعقه صفه جاوى - زلال بيضه
الطريقه: تخفق جميع المقادير السابقه ثم توضع على الوجه من ٣٠ - ٤٠ دقيقه وتغسل بالماء الدافئ ثم الماء البارد

منوعات إنترناشيونال

حكمة العدد

إعمل ليوم .. لا يبقى لك به إلا عملك.

حديث شريف

الحارث إبن مسلم التميمى رضى الله عنه قال : قال رسول الله (صلى الله عليه وسلم):
إذا صليت الصبح فقل قبل أن تتكلم اللهم أجرنى من النار سبع مرات فإنك أن مت من يومك ذلك كتب الله لك جواراً من النار. وإذا صليت المغرب فقل قبل أن تتكلم اللهم أجرنى من النار سبع مرات فإنك أن مت فى ليلتك كتب الله لك جواراً من النار
صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم

هل تعلم ؟

* الملكة التى حكمت مصر وكانت ترتدى زى الرجال هى حتشبسوت حتى تثبت لشعبها إنها إمرأة قوية.
* أقدم ساعة فى العالم هى المزولة المصرية أو «الساعة الشمسية» التى تحمل إسم الملك تحتمس الثالث وهى لا تزال موجودة فى متحف برلين.
* جدول مندليف هو جدول العناصر الكيميائية.
* أول إمرأة أديبة شاركت فى إثراء السينما المصرية برواية من تأليفها هى سنية قراعة وهى كاتبة رواية رابعة العدوية.

تعلم الفروسية بالكمبيوتر

يعكف حالياً أحد المخترعين البريطانين على وضع برنامج جديد للتدريب على الفروسية من خلال الكمبيوتر لمساعدة المبتدئين على ركوب الجياد وتدريبهم على المهارات المطلوبة فى وقت قياسي ودون أى إصابات...وهناك نظام إلكترونى جديد سيساعد المتدرب على التعامل مع الجهاز كما لو كان حصاناً حقيقياً يمشى ويركض ويستجيب لكل الظروف التى يمكن أن يمر بها الفارس والجواد معاً.

من عالم الفلك

* يساوى اليوم فى كوكب عطارد ٥٩ يوماً
* الذى أكتشف كروية الأرض: ماجلان
* أقرب النجوم إلى الأرض: الشمس
* يطلق على النجم الذى له ذيب أو ذيل: المذنب

همسات

* من يضع نفسه فى مواضع التهم..لا يلوم من أساء الظن.
* فكر قليلاً..قبل أن تفق كثيراً.
* لا تكثر الحديث عن نفسك حتى لا تكن مغروراً.
* لا تبكى على الدنيا..فهى ليست باقية لك أو لغيرك.
* من رضى بما قسم له..إستراح قلبه وعقله.
* لا تفخر بنفسك..دع الناس يفخرون بعملك.
* إذا أردت الصعود لقمة الجبل..فإنتصر على نفسك أولاً.

مواقع جديدة على الإنترنيت

هناك موقعاً بعنوان: WWW.Tdcj.Tx.Us/Stat/ Finalmeals.Htni يتناول كل أنواع الوجبات الأخيرة التى طلبها المجرمون قبل تنفيذ الأحكام بإعدامهم فى ولاية تكساس الأمريكية منذ عام ١٩٨٢ وحتى عام ٢٠٠٠م ويضم معلومات عن ٢٣٩ مجرماً
هناك موقعاً بعنوان: WWW.Apology For You.com صممه بعض الشباب للأطفال والشباب تحت سن العشرين الذين لا يملكون الجرأة لمواجهة أبائهم ليعتذروا لهم عن أخطاء معينة.

من عالم الحيوان

* يعيش فى شرق إفريقيا نوع من النمل الأبيض يصل عمره إلى ٥٠ عاماً ويصل عدد البيض الذى يضعه يومياً إلى ٤٣ ألفاً.

أوائل

* أول من إستخدم الطوابع فى المراسلات هم الإنجليز
*أول من بنى السدود على الأنهار هم القدماء المصريين.
*أول نبى سار فى أرض سيناء هو سيدنا إبراهيم عليه السلام.

من علوم الدين

* تعنى (شر غاسق) فى سورة الفلق: شر الليل.
* إسم أم سيدنا إسحاق : سارة
* تعنى كلمة (لينبذن) فى سورة الهمزة: ليطرحن

نصيحة حكيم

قال أحد الحكماء لأولاده يا أبنائى لقد ذقت الخير كله فلم أجد أطيب من العافية وجميع الصخر كله فلم أجد أثقل من الدين وذقت المرارة كلها فلم أجد أمر من الحاجة إلى الناس





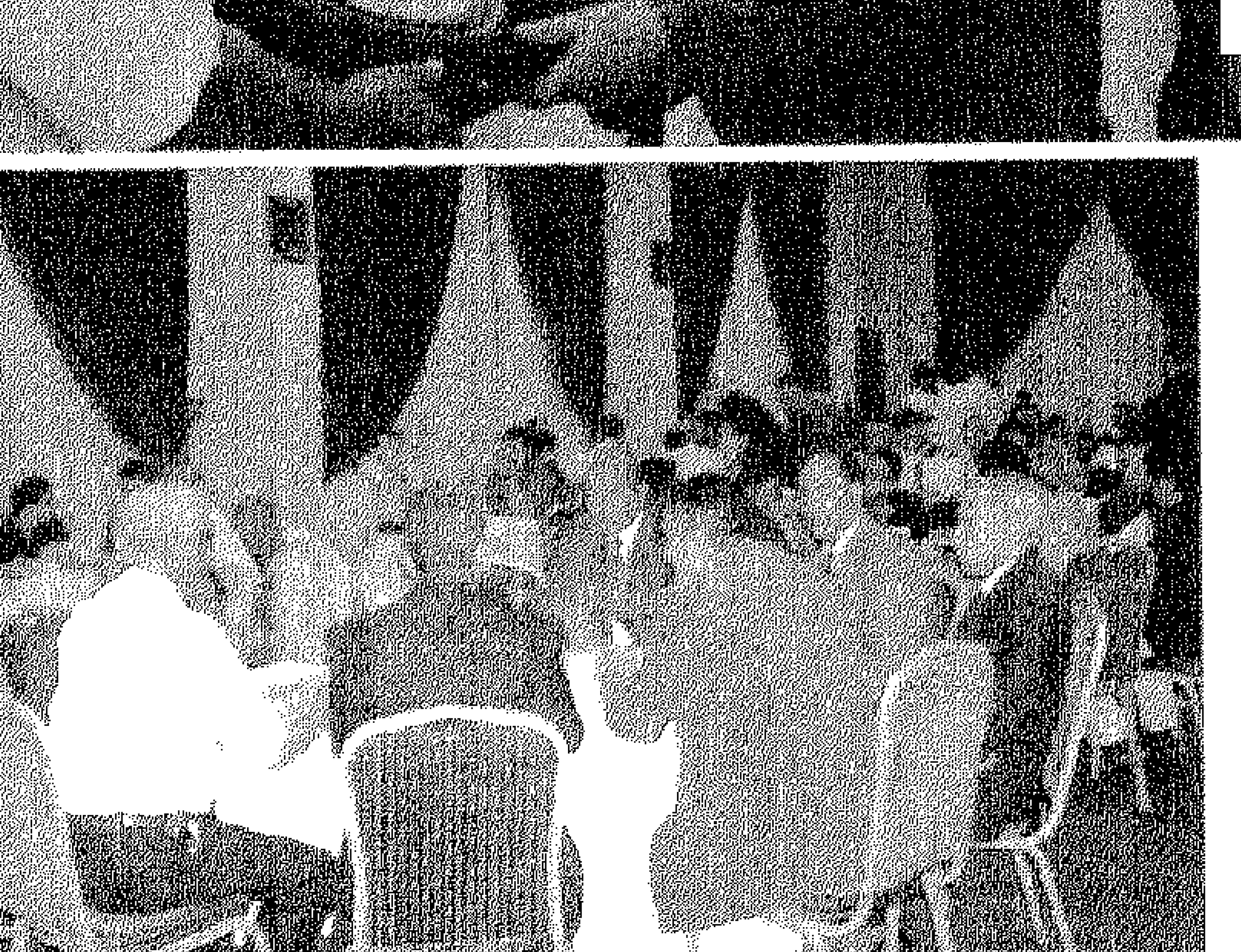
ومازالت الزيارات تتوالى لمشاهدة ميناء القرن (ميناء السخنة)



قامت سفينة التدريب عايده (٤) وعليها طلبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى أثناء رحلتها التدريبية بزيارة إلى ميناء السخنة.

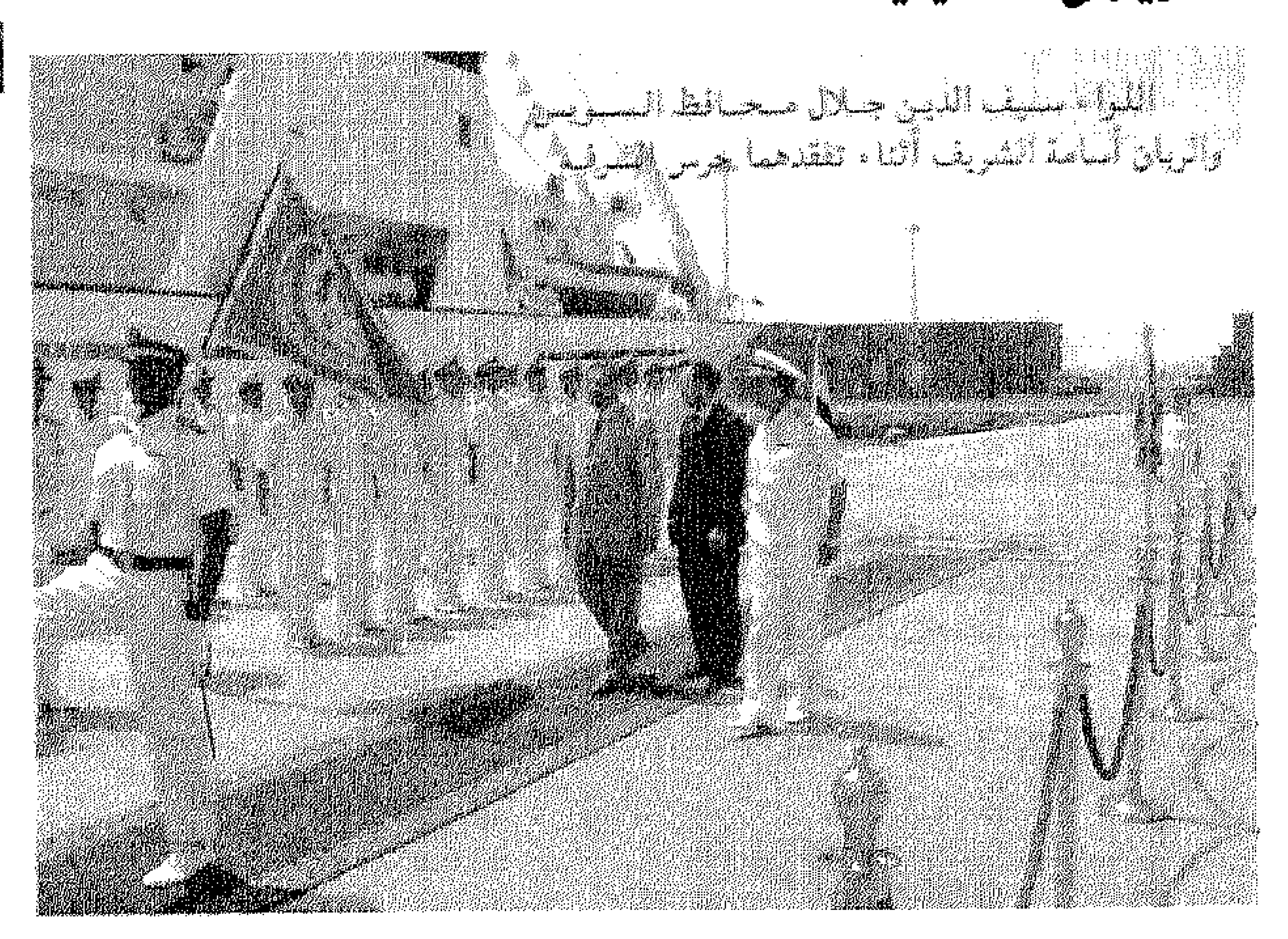
وكان فى استقبالهم السيد اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس والسيد الربان أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة والسيد/ عمر توفيق مدير عام الشركة.

الأستاذ عمر توفيق يسلم درع الميناء لربان الباخرة



وقد أشاد الجميع بهذا الصرح العظيم - الميناء الذى يدار وفق أحدث النظم العالمية ويربط الخطوط الملاحية العالمية ويحدث انتفاضة مدوية تنعش الصناعة المصرية من خلال المنطقة الاقتصادية المجاورة، وكذا مركزاً للخدمات والمشروعات اللوجستية التى تحقق قيمة مضافة للاقتصاد القومى.

وقد اتسم استقبال السادة الضيوف بالحفاوة البالغة وكرم الضيافة ومما هو جدير بالذكر أن الربان أسامة الشريف من خريجى الأكاديمية.



اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس والربان أسامة الشريف أثناء تفقدهما حرس الشرف

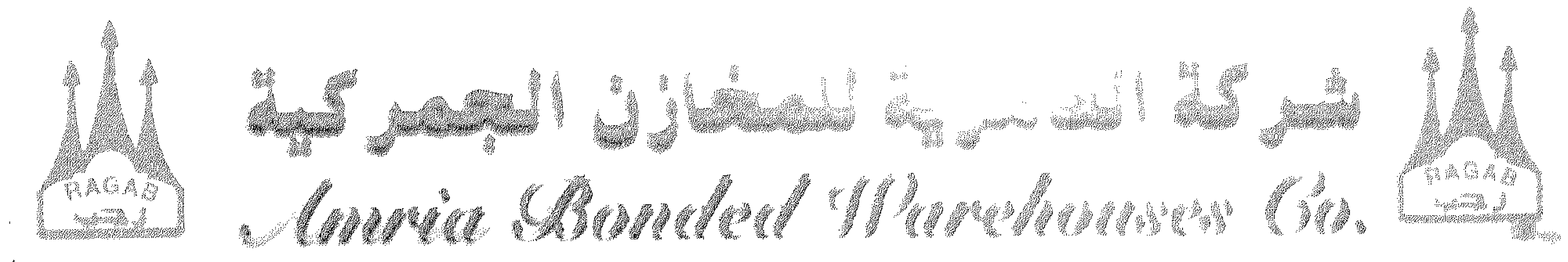
حفل العشاء الذى أقيم للسادة ضيوف الميناء

اللواء سيف الدين جلال والربان أسامة الشريف فى حديث مع التليفزيون





السيد/ عمر طنطاوى نائب رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة فى حديث جانبى



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

[illegible]تنا :-

- من أوائل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري بنظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الأداء المستمر و[illegible] العالمية .
- [illegible] الشركة [illegible] السلامة والصحة المهنية والدفاع المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .
- ادارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة ميكنة متصلة بالحاسب الالى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - كنج مريوط - الاسكندرية
ت : ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
محمول : ١٢٣٩٤٢٢١٦



Barwil Egytrans

SERVING ALL OVER THE WORLD

中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

AMERICAN ROLL-ON ROLL-OFF CARRIER
ARC

MARFRET

EAST AFRICA & WEST AFRICA

SEAMATES

BULCON

NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA

EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST

Certificate of Approval

Original approval date 19/12/2000

19/12/2000

Date 05/01/2001



Certificate No: 76816

ALEXANDRIA HEAD OFFICE

TEL: 20-3-4848510
FAX:20-3-4868555
TLX:55741 BARGY UN

e-mail:barwil.alexandria@barwil.com
website www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com

Barwil Egytrans

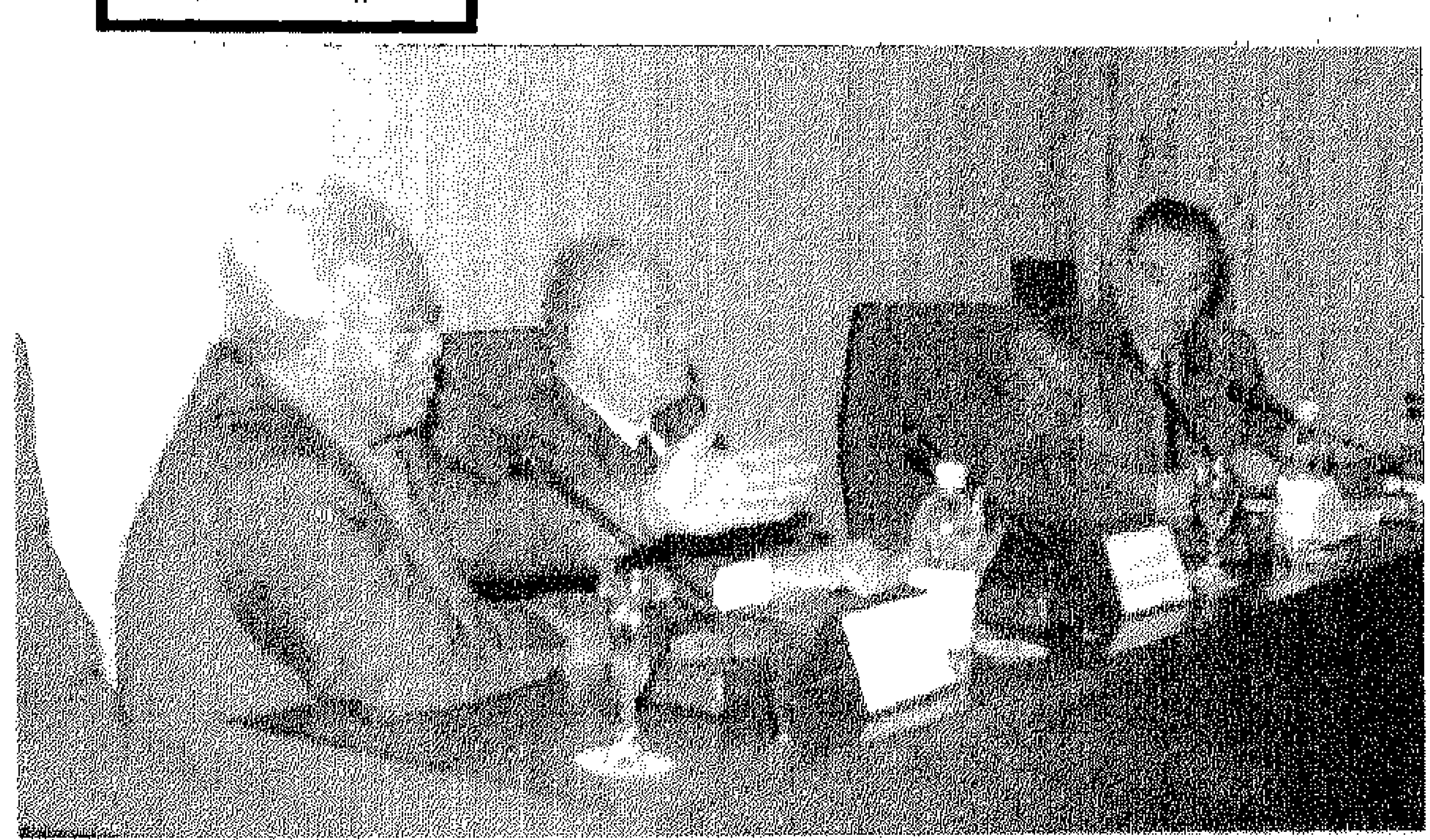
نشاط

الجمعية البحرية المصرية

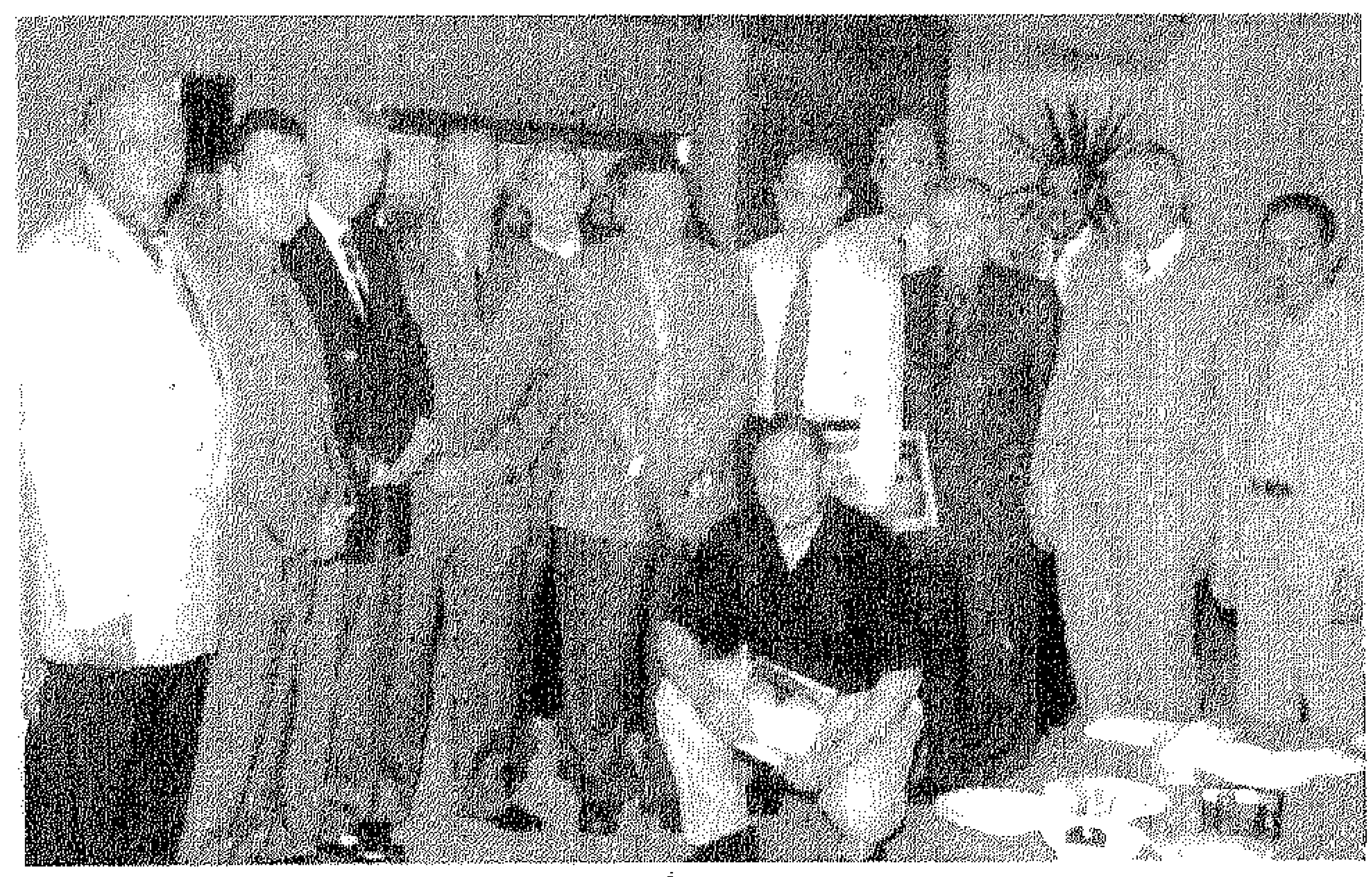
فى إطار الجهود التى تبذلها الدولة نحو تطوير الموانئ المصرية. ومن هذا المنطلق نظمت الجمعية البحرية المصرية ندوه بالاسكندرية عن خطة تطوير ميناء دمياط حاضر فيها السيد اللواء إبراهيم يوسف رئيس ميناء دمياط الذى شرح الخطة الجارية نحو تطوير الميناء ... وقد نظمت الجمعية زيارة ميدانية إلى ميناء دمياط شارك فيها كبار الخبراء والاكاديميين ورؤساء الشركات الملاحية من أعضاء الجمعية الذين شاهدوا الجهد المبذول والتطوير الجارى بالميناء الذى قاده باقتدار اللواء إبراهيم يوسف ورجاله.

أحمد منصور
مدير الجمعية

لواء إبراهيم يوسف رئيس ميناء دمياط أثناء تسليمه درع الميناء إلى اللواء صالح محمد صالح سكرتير عام الجمعية أثناء زيارة أعضاء الجمعية لميناء دمياط



ربان عاطف مرزبى - لواء إبراهيم يوسف - دكتور أحمد عبد المنصف بمحاضرة تطوير ميناء دمياط

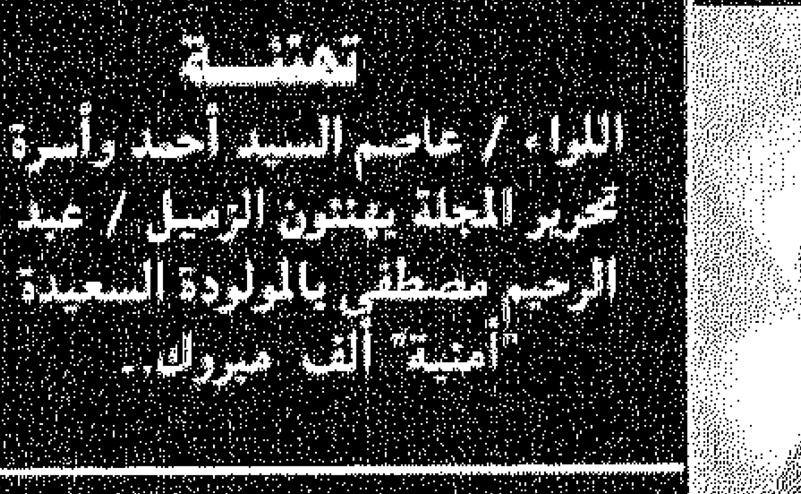


اللواء إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء دمياط وأعضاء الجمعية البحرية المصرية عقب إنتهاء محاضرة ميناء دمياط يوم ٢٠٠٣/٥/٨

مجتمع إنترناشيونال

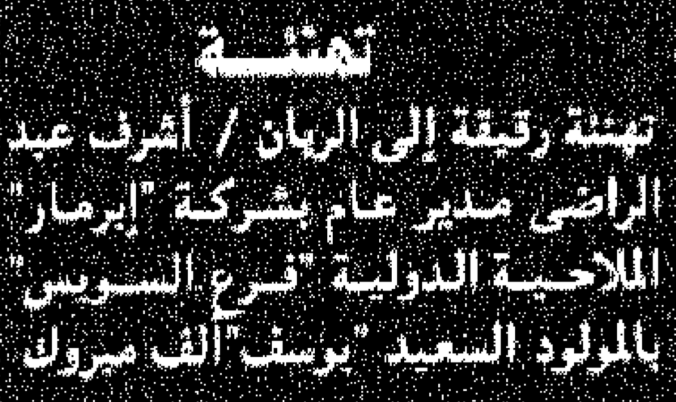
إهداء رقيق بمناسبة الخطوبة السعيدة من وسام وطاهر إلى العروسين أ/محمد على والآنسة/ فاطمه ماهر عبد الحميد وألف مبروك





تهنئة

اللواء / عاصم السيد أحمد وأسرة تحرير المجلة يهنئون الزميل / عبد الرحيم مصطفى بالمولودة السعيدة "أمنية" ألف مبروك..



تهنئة

تهنئة رقيقة إلى الربان / أشرف عبد الراضى مدير عام بشركة "إبرمار" الملاحية الدولية "فرع السويس" بالمولود السعيد "يوسف" ألف مبروك



تامر يحيى عجمى



ايناس سعيد محمود بتوكيل ميتشل جونيور للملاحة ببورسعيد تهنئ الزميل عمرو فوزى بزفافة على المهندسة بيريهان أحمد صالح

عيد ميلاد سعيد



من أنرتة ،ومن بابا نادر ومام غادة إلى ندى نادر جلال كل سنة وأنت طيبة وعقبال ١٠٠ سنة



محمد فوزى
من عمو جمال عمار

من جدو موسى إبراهيم بالنقل البحرى إلى الحبيب عمرو محمد كمون عيد ميلاد سعيد

ألف مبروك
وصال رفعت أبو المجد

العربى جمال صبحى
من حمو خميس